BIBLIOTHEQUE DU PARLEMENT

*
J 103 H72 1956 A3 A4

CANADA. PARL. C. DES C.
COM. PERM. DE L'AGRIC. ET DE LA COLONISATION.

Procès-verbaux et tém.

	NAME - NOM

CHAMBRE DES COMMUNES

Troisième session de la vingt-deuxième Législature
1956

COMITÉ PERMANENT

DE

l'Agriculture et de la Colonisation

Président: M. RENÉ-N. JUTRAS

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 1

BILL 208, intitulé:
Loi modifiant la Loi sur les prêts destinés aux améliorations agricoles

SÉANCES DU JEUDI 12 AVRIL ET DU MARDI
17 AVRIL 1956

TÉMOIN:

M. E. C. Hope, économiste de la Fédération canadienne de l'agriculture.

EDMOND CLOUTIER, C.M.G., O.A., D.S.P.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1956

73025—1

COMITÉ PERMANENT

DE

L'AGRICULTURE ET DE LA COLONISATION

Président: M. René-N. JUTRAS

et

Messieurs

Anderson
Argue
Batten
Blackmore
Boucher *(Châteauguay-Huntingdon-Laprairie)*
Bruneau
Bryce
Byrne
Cardiff
Charlton
Clark
Decore
Demers
Deslières
Diefenbaker
Dinsdale
Fontaine
Forgie
Gingras
Goode
Gour *(Russell)*
Harkness
Huffman
James
Jones
Jutras
Kickham
Kirk *(Antigonish-Guysborough)*
Laflamme
Leboe
Légaré
Lusby
MacKenzie
MacLean
Mang
Massé
Matheson
McBain
McCubbin
McCullough *(Moose-Mountain)*
Ménard
Michaud
Montgomery
Murphy *(Westmorland)*
Nicholson
Perron
Pommer
Proudfoot
Purdy
Quelch
Roberge
Robinson *(Bruce)*
Schneider
Smith *(Battle-River-Camrose)*
Stanton
Studer
Thatcher
Villeneuve
White *(Middlesex-Est)*
White *(Waterloo-Sud)*—60.

(Quorum 15)

Secrétaire du Comité:
E. W. INNES.

CHAMBRE DES COMMUNES

JEUDI 26 janvier 1956.

Il est résolu—Que les membres dont les noms suivent composent le Comité permanent de l'agriculture et de la colonisation:

MM.

Anderson
Argue
Batten
Blackmore
Boucher *(Châteauguay-Huntingdon-Laprairie)*
Bruneau
Bryce
Byrne
Cardiff
Charlton
Clark
Decore
Demers
Deslières
Diefenbaker
Dinsdale
Fontaine
Forgie
Gingras
Goode
Gour *(Russell)*
Harkness
Huffman
James
Jones
Jutras
Kickham
Kirk *(Antigonish-Guysborough)*
Laflamme
Leboe
Légaré
Lusby
MacKenzie
MacLean
Mang
Massé
Matheson
McBain
McCubbin
McCullough *(Moose-Mountain)*
Ménard
Michaud
Montgomery
Murphy *(Westmorland)*
Nicholson
Perron
Pommer
Proudfoot
Purdy
Quelch
Roberge
Robinson *(Bruce)*
Schneider
Smith *(Battle-River-Camrose)*
Stanton
Studer
Thatcher
Villeneuve
White *(Middlesex-Est)*
White *(Waterloo-Sud)*—60.

(Quorum 20)

Il est ordonné—Que le Comité permanent de l'agriculture et de la colonisation soit autorisé à délibérer et à s'enquérir de toutes les affaires et de toutes les matières que la Chambre lui aura renvoyées, à faire de temps à autre des rapports exprimant ses observations et ses vues sur ces affaires et ces matières, à assigner des témoins et à ordonner la production de pièces et de dossiers.

JEUDI 22 mars 1956.

Il est ordonné—Que le bill suivant soit renvoyé audit Comité:

Bill 208, intitulé: Loi modifiant la Loi sur les prêts destinés aux améliorations agricoles.

Le greffier de la Chambre,
LÉON-J. RAYMOND.

73025—1½

JEUDI 12 avril 1956.

Le Comité permanent de l'agriculture et de la colonisation a l'honneur de présenter son

PREMIER RAPPORT

Votre Comité recommande:

(1) Qu'il soit autorisé à faire imprimer, au jour le jour, 1,000 exemplaires en anglais et 250 en français de ses procès-verbaux et témoignages, et que l'application de l'article 66 du Règlement soit suspendue à cet égard.

(2) Qu'il soit autorisé à se réunir pendant les séances de la Chambre.

(3) Que son quorum soit réduit de 20 à 15 membres, et que l'application de l'article 65(1) *f*) soit suspendue à cet égard.

Respectueusement soumis,

Le président,
RENÉ-N. JUTRAS.

PROCÈS-VERBAUX

JEUDI 12 avril 1956

Le Comité permanent de l'agriculture et de la colonisation se réunit à 10 heures 20 du matin sous la présidence de M. René-N. Jutras.

Présents: MM. Blackmore, Bryce, Charlton, Clark, Decore, Deslières, Diefenbaker, Gour (*Russell*), Huffman, James, Jones, Jutras, Kirk (*Antigonish-Guysborough*), Massé, McCullough (*Moose-Mountain*), Ménard, Purdy, Quelch, Roberge, Robinson (*Bruce*), Schneider et Smith (*Battle-River-Camrose*).

Après quelques remarques préliminaires, le président passe à l'ordre de renvoi du Comité.

Sur la proposition de M. Gour

Il est résolu—Qu'il soit recommandé à la Chambre de réduire le quorum du Comité de 20 à 15 membres.

Sur la proposition de M. Decore

Il est résolu—Que le Comité demande la permission de faire imprimer, au jour le jour, 1,000 exemplaires en anglais et 250 en français des procès-verbaux et témoignages du Comité.

Sur la proposition de M. Huffman

Il est résolu—Que le Comité demande la permission de se réunir pendant que la Chambre siège.

Sur la proposition de M. McCullough (*Moose Mountain*)

Il est résolu—Que soit constitué un sous-comité du programme et de la procédure composé du président et de huit membres nommés par lui.

Il est décidé—Que les associations désireuses d'exposer leurs vues à l'endroit du bill 208, intitulé: loi modifiant la loi sur les prêts destinés aux améliorations agricoles, soient invitées à se présenter au Comité.

Sur la proposition de M. Decore, le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau à la discrétion du président.

MARDI 17 avril 1956
(2)

Le Comité permanent de l'agriculture et de la colonisation se réunit à 11 heures du matin sous la présidence de M. René-N. Jutras.

Présents: MM. Anderson, Argue, Batten, Bryce, Byrne, Cardiff, Clark, Deslières, Dinsdale, Forgie, Gour (Russell), James, Jones, Jutras, Kickham, Légaré, Lusby, MacKenzie, MacLean, Mang, Massé, McBain, Ménard, Murphy (*Westmorland*), Nicholson, Pommer, Purdy, Quelch, Roberge, Robinson (*Bruce*), Schneider, Smith (*Battle-River-Camrose*), Stanton, Villeneuve, White (*Middlesex-Est*) et White (*Waterloo-Sud*).

Aussi présents:

Représentant la Fédération canadienne de l'agriculture: M. E. C. Hope, économiste.

Représentant le ministère des Finances, division des prêts pour les améliorations agricoles: M. D. M. McRae, directeur; M. H. J. MacBurney et M. F. M. Manwaring, du personnel administratif.

Le président expose le programme des prochaine séances, y compris l'audition des différentes associations qu'intéressent les dispositions du bill 208, intitulé: loi modifiant la loi sur les prêts destinés aux améliorations agricoles.

M. Hope, appelé, fait part des vues de la Fédération canadienne de l'agriculture sur la question des prêts destinés aux améliorations agricoles; il est interrogé à cet égard et se retire.

A midi et 35, le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau à la discrétion du président.

Le secrétaire du Comité,
E. W. INNES.

TÉMOIGNAGES

Le 17 avril 1956,
11 heures du matin.

Le PRÉSIDENT: Nous sommes maintenant en nombre. Nous pouvons donc commencer.

D'abord, je voudrais demander aux différents partis d'essayer de me remettre des noms pour le comité du programme. Je n'ai encore que les noms des membres du Crédit social.

Jusqu'ici, nous avons tenu une réunion et il fut décidé à cette réunion de faire part aux parties intéressées des questions déférées au Comité. En ce moment, la seule question déférée au Comité est le bill 208, intitulé: loi modifiant la loi sur les prêts destinés aux améliorations agricoles. J'en ai donc informé la *Co-operative Union of Canada,* la Fédération canadienne de l'agriculture, la *Credit Union National Association* et l'*Interprovincial Farm Union Council.* Jusqu'ici, nous avons eu des réponses de la Fédération canadienne de l'agriculture, au nom de laquelle M. Hope parlera ce matin, et de la *Co-operative Union of Canada,* que nous nous proposions d'entendre jeudi. Mais ce dernier groupe a exprimé le désir,—et le mot désir est bien faible,—qu'on lui accorde le privilège d'être entendu plutôt la semaine prochaine, car il sera en congrès presque toute la semaine. Je n'ai pas eu de nouvelles de la *Credit Union National Association,* et quant à l'*Interprovincial Farm Union Council,* ce groupe ne semble pas avoir l'intention de se présenter pour le moment.

Nous avons donc ce matin le plaisir d'avoir M. Hope, de la Fédération canadienne de l'agriculture, qui nous fera part des vues de la Fédération canadienne de l'agriculture sur ce bill.

Si on a des questions à poser, il serait bon de les poser maintenant avant qu'il commence son exposé.

M. QUELCH: Monsieur le président, à mon sens, il est très malheureux que nous commencions à délibérer maintenant, étant donné que le bill relatif aux prêts agricoles est à l'étude au Comité de la banque et du commerce. Ces deux bills sont étroitement reliés.

Le PRÉSIDENT: Je m'en suis rendu compte, et si je n'ai pas convoqué le Comité plus tôt, c'était pour permettre au Comité de la banque et du commerce de terminer l'examen de son bill. On m'a laissé entendre que ce comité avait maintenant entendu tous les témoignages et qu'il était à examiner le bill.

M. QUELCH: Oui, et certains d'entre nous ont entendu ces témoignages et sont maintenant contraints de venir ici au lieu de pouvoir discuter le bill.

Le PRÉSIDENT: Pendant combien de temps examineront-ils ce bill?

M. QUELCH: Je l'ignore.

Le PRÉSIDENT: D'après mes renseignements, ils passeront encore quelque temps sur ce bill. Le bill modifiant la loi sur les prêts destinés aux améliorations agricoles nous a été déféré bien avant Pâques et, naturellement, le gouvernement est désireux de mettre ce projet de loi en vigueur. Je sais que cette situation est malheureuse, mais je doute que nous y puissions faire quelque chose.

M. NICHOLSON: Monsieur le président, il avait été proposé au début, je crois, que ce projet de loi fût déféré au Comité de la banque et du commerce, en quel cas il eût été gardé là jusqu'à ce que ce comité ait terminé l'examen du

bill qu'il examine actuellement. Étant donné que certains d'entre nous sont membres des deux comités, je voudrais bien que nous puissions retarder ce bill jusqu'à ce que le Comité de la banque et du commerce ait disposé de l'autre bill.

Le PRÉSIDENT: Je ne voudrais pas m'engager à le retarder jusqu'à ce que l'autre comité ait fini. Il pourrait fort bien passer encore trois semaines sur l'autre bill. C'est un problème avec lequel tous les comités sont constamment aux prises. Tout de même, nous pourrions supprimer la réunion de jeudi prochain et attendre à la semaine prochaine, lundi ou mardi. Cela concorderait avec les vœux de la *Co-operative Union*, M. Staples et son groupe, et aussi avec ceux de certains d'entre nous, mais je crains qu'il ne faille nous mettre au travail la semaine prochaine. Nous supprimerons la réunion de jeudi et nous attendrons jusqu'au début de la semaine prochaine.

J'appelle maintenant M. Hope, de la Fédération canadienne de l'agriculture. Il y a des copies de son mémoire et je vais les faire distribuer. Nous avons ici des exemplaires du bill 208 pour ceux qui n'en auraient pas.

J'invite maintenant monsieur Hope.

M. E. C. Hope, économiste, de la Fédération canadienne de l'agriculture, est appelé.

Le TÉMOIN: Monsieur le président, messieurs. Je vais commencer par vous donner lecture d'un passage de ce que nous appelons notre déclaration de principe touchant le crédit agricole. Il existe au sein de la Fédération canadienne de l'agriculture un comité des principes directeurs et le crédit agricole est une des questions qui furent déférées à ce comité. Le comité étudia ce problème et proposa une déclaration sur le crédit agricole qui fut examinée, modifiée dans une certaine mesure et finalement adoptée par le conseil des directeurs le 26 janvier 1956. Les parties de la déclaration dont je vais donner lecture sont tirées de ce rapport. Le rapport lui-même traite du crédit à longue échéance, du crédit intermédiaire et du crédit à courte échéance, ainsi que de ce que nous appelons les prêts en cas de désastre. Étant donné que vous n'êtes intéressés pour le moment qu'au crédit intermédiaire, car c'est ainsi que nous appelons les prêts destinés aux améliorations agricoles, je me contenterai de lire les parties du mémoire qui s'y appliquent et les quelques généralités du début.

Un crédit conçu pour l'agriculture canadienne devrait viser à satisfaire les besoins de trois catégories générales d'emprunteurs:

1. Le cultivateur établi, qui obtient un rendement raisonnable de son exploitation agricole.

2. Le cultivateur qui pourrait obtenir un bon rendement s'il ne manquait pas de capital.

3. Le jeune homme qui débute en agriculture.

En outre, des désastres de la nature peuvent mettre un cultivateur de n'importe laquelle de ces catégories dans le cas d'avoir un besoin urgent de crédit spécial pour franchir la période des lourdes pertes.

L'établissement d'un bon crédit agricole destiné à satisfaire ces besoins exige que l'on réponde à trois questions fondamentales.

La première: quelles sont les probabilités de rendement du capital agricole pour l'avenir?

La deuxième: quels autres aspects particuliers de l'agriculture touchent le genre de crédit requis?

La troisième: quelles tendances manifestent les sources existantes de crédit agricole?

Les bénéfices agricoles disponibles pour rembourser l'emprunt

Il est possible de faire une estimation de ce que le cultivateur obtiendra probablement à la longue de son propre travail, de l'aide familiale non rémunérée et de son administration, en mettant à part un intérêt modique du capital immobilisé sur sa ferme.

Voici quels étaient pendant les 29 années écoulées de 1926 à 1954 la valeur moyenne du capital de chaque exploitation agricole (bâtiments, animaux, roulant), le revenu net moyen de chaque exploitant et ce qui lui restait après attribution d'un intérêt de 3½ pour cent à son capital.

Valeur moyenne du capital de chaque ferme (1926-1954)	$8,630	(1)
Revenu net moyen de chaque exploitant (1926-1954)	1,269	(2)
Moins 3½ pour cent d'intérêt sur le capital	302	
Ce qui revenait à l'exploitant pour sa propre main-d'œuvre, l'administration et l'aide familiale non rémunérée	967	
Salaire annuel moyen du travailleur agricole engagé (1926-1954) (l'employé paie sa pension)	748	(3)
Ce qui restait à l'exploitant pour administration et rémunération de la main-d'œuvre familiale non rémunérée—(29 pour cent du salaire d'un engagé)	219	

En d'autres termes, la différence entre $967 et $768 (le salaire de l'engagé) s'élève à $219 et c'est une sorte de gratification pour l'administration et pour l'aide des membres de sa famille.

Monsieur le président, pendant qu'on nous interrogeait au Comité de la banque et du commerce sur cette partie du mémoire, quelqu'un a voulu savoir pourquoi nous avions choisi la période de 1926 à 1954 pour en tirer ces moyennes. C'est que 1926 est le plus loin en arrière que remontent les données statistiques officielles du revenu agricole net. C'est la seule raison.

On a aussi demandé quel tableau fourniraient les mêmes calculs pour les cinq dernières années, de 1950 à 1954, si l'on attribue 3½ pour cent à l'exploitant. On estime que chaque ferme représentait une immobilisation moyenne de $15,457 de 1950 à 1954 et, en plus des 3½ pour cent requis pour rémunérer ce capital, l'exploitant recevait $1,391 comme salaire d'un engagé. Telle était la rémunération moyenne de la main-d'œuvre agricole pendant ces cinq années. L'exploitant recevait de plus 68 pour cent du salaire moyen de l'engagé comme prime pour l'administration et la main-d'œuvre familiale non rémunérée. Par conséquent, il lui revenait 3½ pour cent de son capital, le salaire d'un engagé, plus 68 pour cent du salaire d'un engagé, d'après les calculs fondés sur ces cinq bonnes années.

Ces chiffres exigent certaines observations. Si l'on admet que le salaire d'un engagé est au moins le salaire qui permet de vivre, il est évident qu'en moyenne l'exploitant agricole n'a touché qu'un montant bien modeste pour l'administration et que le capital immobilisé dans son exploitation a peu rapporté.

Cette insuffisance du rendement que produit à la longue le capital immobilisé dans l'agriculture est le nœud du problème que présente le financement de l'agriculture, surtout quand il s'agit d'un jeune débutant.

Le capital dont un cultivateur a besoin pour obtenir un rendement raisonnable varie actuellement peut-être de $16,000 à $50,000 ou plus. En outre, les gains sont ordinairement saisonniers. Les besoins du cultivateur en crédits de toutes sortes, à longue, à moyenne et à courte échéances, sont donc très considérables.

Dans l'ensemble du crédit agricole, il y a le facteur très important qu'apporte la nécessité périodique de refinancer une ferme quand l'exploitant meurt, prend sa retraite, change de ferme ou d'occupation. Cela diffère beaucoup de

la société par actions qui, une fois le capital obtenu, n'a plus besoin d'être financée, sauf en cas de dissolution ou de vente de la compagnie. Les relevés faits dans l'Ontario indiquent qu'une ferme change de mains environ tous les vingt ans ou moins.

Il en résulte un besoin constant de capitaux considérables pour financer les fermes, même s'il ne survenait aucune augmentation du total immobilisé dans l'agriculture en général. C'est ce fait qui justifie dans une large mesure la création d'organismes gouvernementaux de prêt agricole sur lesquels l'agriculture pourra toujours compter pour se financer.

Aucun système de crédit ne peut espérer faire face aux fluctuations brutales que les revenus agricoles ont subies par le passé, et il faut que les cultivateurs se groupent pour obtenir plus de stabilité et de sécurité financières. Et il subsistera toujours malgré tout beaucoup d'instabilité. Un bon crédit agricole doit reconnaître que, quelles que soient les circonstances présentes, on achète toujours une ferme pour longtemps. De plus, les institutions de crédit agricole doivent éviter de contribuer à l'inflation et à la déflation alternative de la valeur des terres. Les méthodes d'évaluation des terres prennent une grande importance du point de vue du crédit agricole et méritent qu'on les étudie et qu'on les revise constamment et avec soin.

La terre est normalement un actif qui ne se déprécie pas, où le cultivateur habite et fait ses affaires pendant la période active de sa vie, et qu'il transmettra ensuite. Étant donné que le rendement moyen du capital agricole est faible, il devrait exister un crédit hypothécaire dont la période de remboursement s'étende, au besoin, sur toute la carrière du cultivateur.

Le bétail représente un placement semi-permanent car il peut se renouveler par reproduction. Un bon crédit agricole reconnaîtra aussi complètement que possible que, pour un cultivateur, le bétail représente un placement d'assez longue durée.

La machinerie agricole se déprécie et vieillit. Mais là encore, cependant, il faut reconnaître que l'agriculture n'est pas une industrie où le capital donne un gros rendement, et il faut prévoir des périodes de remboursement convenablement longues.

Chaque cultivateur a grand besoin d'être bien conseillé sur l'usage à faire du crédit agricole et sur les sources de crédit qui existent. Un problème réel existe aussi pour le prêteur, qui affronte la tâche d'avoir à se tenir étroitement au courant des affaires et des perspectives d'un très grand nombre d'individus et d'entreprises agricoles différentes. Cela explique en partie, sans doute, pourquoi tant de cultivateurs empruntent de particuliers dans leur localité. On a clairement besoin des meilleurs services consultatifs et financiers possibles dans le domaine du crédit agricole et de l'administration agricole. En outre, dans certains cas, la Commission du prêt agricole canadien devrait exercer une certaine surveillance.

Le jeune cultivateur qui débute

Entre les différentes catégories d'emprunteurs agricoles, c'est le jeune homme qui débute en agriculture dont les besoins et les problèmes inspirent actuellement le plus d'inquiétude. Dans la plupart des cas, il n'est plus possible de s'établir sur une terre libre avec à peu près zéro comme capital. La mécanisation de l'agriculture a considérablement augmenté l'étendue de l'exploitation agricole rentable et le montant du capital requis pour l'outiller. Comment le jeune homme qui a peu de ressources va-t-il réussir à s'établir avec quelque chance de parvenir à gagner sa vie?

Les constatations d'une enquête agricole conduite en décembre 1954 par radio dans le pays, intitulée "Getting Started", ont fourni un intéressant tableau des mesures qui se prennent actuellement pour essayer de résoudre ce problème.

Dans les réponses à la question "Vers qui les jeunes cultivateurs de votre région se tournent-ils pour emprunter quand ils s'établissent sur leur propre ferme?", les parents constituaient de beaucoup la source la plus abondante de crédit (le système de prêts aux anciens combattants suivait de près, mais il est à présumer que cette source de crédit prendra de moins en moins d'importance). Les prêts accordés par des particuliers venaient ensuite, suivis de la Commission du prêt agricole canadien, des banques et de la loi sur les prêts destinés aux améliorations agricoles. Les prêts accordés aux jeunes agriculteurs par les gouvernements de l'Ontario, du Nouveau-Brunswick et de la Nouvelle-Écosse se sont révélés d'une importance considérable (tout comme le crédit agricole du Québec). Les caisses populaires ont joué un rôle plutôt faible, leur importance variant beaucoup, sans doute, d'une région à l'autre.

La deuxième question livrée à la discussion était: "Comment un jeune cultivateur peut-il au début éviter d'assumer de trop lourdes obligations en ce qui concerne sa terre, son bétail et son roulant?" Naturellement, c'était toucher là le fond du problème de crédit pour les jeunes cultivateurs. Et les réponses ont beaucoup varié. Les deux solutions les plus fréquemment mentionnées ont été de louer des fermes et de partager l'achat et l'usage du roulant avec des parents ou des voisins. Bon nombre ont préconisé de commencer en petit et d'acheter du matériel usagé. D'autres solutions, mentionnées par un moins grand nombre, ont été de commencer par faire l'élevage en société; d'employer la main-d'œuvre sur commande; d'acheter la machinerie en coopération; d'utiliser du matériel hippomobile; de se livrer à des formes très spécialisées d'agriculture; d'emprunter les machines de voisins en travaillant pour eux en retour. Bien qu'en réponse à la première question les parents fussent mentionnés comme principale source de crédit, très peu ont proposé l'association avec les parents comme moyen de départ.

Étant donné qu'on ne peut demander à une jeune homme d'assumer des obligations plus lourdes qu'il ne peut en porter, on ne peut échapper à la conclusion qu'il est impossible de se lancer en agriculture sans un capital très considérable. Voici un exemple qui le fera comprendre.

Supposons qu'un jeune homme veuille commencer à exploiter une ferme dont le fonds vaudrait $10,000 et le reste, bétail et roulant, $6,000. En se reportant au rendement moyen du capital agricole (3½ pour cent), il peut raisonnablement s'attendre de gagner suffisamment pour payer $560 par année d'intérêt et de principal sur son emprunt, plus un montant légèrement supérieur au salaire d'un engagé pour vivre. Ce sont les perspectives moyennes à envisager en janvier 1956.

En vertu de la loi qui régit actuellement (janvier 1956) la Commission du prêt agricole canadien, il pourrait emprunter $6,000 sur le fonds. Le remboursement exigerait $435 par année pendant 25 ans (7·25 pour cent, intérêt et principal). Pour le remboursement d'une autre dette, il lui resterait $125 ($560 moins $435). Il pourrait obtenir une seconde hypothèque de $1,000 de la Commission du prêt agricole et le remboursement exigerait environ $125 par année pendant 10 ans. Vu qu'il lui faut un total de $16,000, il doit donc posséder au départ un capital d'un mois $9,000. Avec les fermes de plus grande valeur, la difficulté du problème augmente rapidement. Ces calculs sont familiers à tous les jeunes qui cherchent un moyen de s'établir. Pour résoudre le problème, on trouve naturellement des solutions plus ou moins satisfaisantes. Dans certains cas, des fils héritent de la terre paternelle après avoir aidé à l'exploiter et une grande variété de conventions plus ou moins formelles interviennent à ce sujet. Dans d'autres cas, les jeunes commencent modestement, comme locataires, en partageant l'usage de la machinerie avec d'autres, etc.

Sauf si l'on décidait de prêter aux jeunes cultivateurs à des taux d'intérêt plus bas que ceux des prêts réguliers accordés aux cultivateurs établis, les exigences d'un bon système gouvernemental de crédit pour les jeunes ne sont pas très différentes de celles de tout bon système de crédit agricole en général. Diverses provinces (Québec, Ontario, Nouvelle-Écosse, Nouveau-Brunswick) ont des lois spéciales qui permettent d'accorder des prêts aux jeunes cultivateurs selon des modalités adaptées aux circonstances particulières dans ces provinces. Sur le plan national, il est douteux qu'un système ou qu'un organisme spécial soit nécessaire pour prêter aux jeunes qui débutent en agriculture.

Monsieur le président, cette dernière phrase prête un peu à confusion. Lors de notre dernière visite, les membres du Comité en ont conclu qu'à notre avis le gouvernement fédéral ne devrait pas entrer dans le domaine des prêts à longue échéance. Ce que nous entendons par cette phrase, c'est que, si on modifiait les conditions des prêts à longue échéance, on pourrait les modifier suffisamment pour les adapter à la fois aux besoins des vieux et des jeunes cultivateurs. Et alors une loi fédérale particulière pour les jeunes ne serait plus nécessaire. Nous ne voulions pas dire que le gouvernement fédéral devrait se retirer du domaine des prêts agricoles à longue échéance pour l'abandonner aux provinces. Je crois que certains membres du Comité de la banque et du commerce ont mal interprété cette phrase. Nous n'avons pas voulu dire que le gouvernement fédéral devrait s'écarter parce qu'il arrive qu'une ou deux provinces ont des lois spéciales à ce sujet.

Dans cette question, il ne faut pas oublier qu'il serait insensé de prêter aux jeunes cultivateurs plus qu'ils ne peuvent rembourser. Il ne faut pas oublier non plus qu'un faible taux d'intérêt pour les jeunes cultivateurs risquerait de détruire, en partie, l'intention initiale, car il ferait augmenter le nombre des aspirants et monter les prix des terres. Le vendeur en profiterait (nous accordons que le vendeur a droit à un juste prix pour sa terre), mais le bénéfice d'un taux d'intérêt exceptionnel n'irait pas entièrement au jeune cultivateur et ne résoudrait pas, en fin de compte, le problème de l'aider à s'établir.

Je passe maintenant aux prêts destinés aux améliorations agricoles. Ces prêts sont accordés par les banques commerciales, qui sont virtuellement à l'abri de toute perte, car le gouvernement garantit les pertes de chaque banque jusqu'à concurrence de 10 pour cent du total des prêts destinés aux améliorations agricoles. Le taux d'intérêt est de 5 pour cent. Les prêts s'accordent surtout pour la machinerie agricole, mais grâce à une période allant jusqu'à 10 ans pour rembourser, l'on peut emprunter pour acheter du bétail, payer canalisations électriques, clôtures, drains, tuyauterie, système de chauffage et autres améliorations agricoles. Le prêt maximum est de $4,000. On prête jusqu'à 90 pour cent du prix d'achat de biens durables comme des bâtiments et de la tuyauterie, jusqu'à 75 pour cent du prix d'achat de bestiaux et du coût des autres améliorations et achats, sauf dans le cas de la machinerie agricole; on ne peut emprunter que 66 pour cent du prix de la machinerie neuve et 60 pour cent du prix de la machinerie usagée. La période de remboursement pour la machinerie agricole ne dépasse pas trois ans. On peut obtenir des périodes plus longues, jusqu'à 10 ans, pour d'autres genres d'emprunts si le plein maximum de $4,000 est emprunté. Au-dessous de $4,000, la période maximum de remboursement baisse progressivement, jusqu'à 18 mois pour $400.

Le système de prêts pour les améliorations agricoles est bon et commode. En général, les cultivateurs le trouvent satisfaisant. Cela est corroboré par les rapports que nous avons reçus des groupements affiliés dans tout le Canada. Dans l'ensemble, c'est une forme très satisfaisante de crédit intermédiaire. La grande difficulté provient de ce que, naturellement, il est bien difficile pour un gérant de banque d'être suffisamment au courant des affaires et des besoins

de crédit de ses clients agricoles pour donner les conseils et l'assistance nécessaires pour contracter sagement un emprunt à courte ou à moyenne échéance. Tous les gérants de banques ne sont pas ignorants des choses agricoles, mais quelques-uns le sont peut-être. Il arrive fréquemment aussi qu'un gérant de banque n'ait pas les antécédents voulus pour bien connaître les particularités et les problèmes de l'agriculture. Pour résoudre ce problème, il faudrait améliorer les services de conseils gratuits pour les cultivateurs en matière d'administration agricole. Cependant, les caisses populaires sont admirablement bien placées pour donner des conseils sympathiques et intelligents aux emprunteurs, et il ne semble exister aucune raison pour qu'elles ne puissent obtenir la garantie fédérale des prêts qu'elles consentent pour les améliorations agricoles.

Plusieurs changements désirables seraient possibles. Avec la garantie du gouvernement, 5 pour cent d'intérêt est un taux qui semble inutilement haut et il faudrait le réduire à 4½ pour cent. Non seulement 10 pour cent du total des prêts sont-ils garantis par le gouvernement fédéral, mais l'emprunteur lui-même fournit des gages. Dans le cas de la machine agricole, la banque peut la saisir et la revendre, en sorte que les risques de perte pour elle sont extrêmement réduits. La durée des machines aratoires dépasse de beaucoup trois ans et, surtout s'il s'agit d'un homme qui essaie de s'établir sur une ferme, il serait raisonnable, semble-t-il, de porter jusqu'à 6 ans les périodes de remboursement des prêts sur la machinerie.

Monsieur le président, je suppose que plusieurs membres du Comité sont encore cultivateurs ou l'ont été et savent parfaitement que beaucoup de machines aratoires qui se vendent aujourd'hui durent longtemps. Même un tracteur, raisonnablement bien entretenu, durera huit ans. Et il est sûr que certains articles comme charrettes, herses, disques et charrues, donneront 10 ans de bons services. Et même, en général, les réparations sont insignifiantes pendant les deux ou trois premières années; après cela, elles commencent à s'accroître. En outre, surtout dans le cas de l'homme qui débute en agriculture, il serait peut-être bon d'accorder 10 ans pour rembourser les prêts sur le bétail, même quand ils sont de moins de $4,000. Si un homme achète de jeunes animaux pour la reproduction, il peut vite établir dans combien de temps la reproduction lui rapportera. Il lui faudra probablement 10 ans pour tirer le moindre revenu net du petit troupeau qu'il a constitué, car il ne peut vendre les génisses qu'il doit garder pour augmenter son troupeau. En général, il répugne probablement un peu trop aux banquiers d'accorder des prêts à longue échéance. C'est là, naturellement, une attitude traditionnelle de leur part. Il faudrait les encourager à bien reconnaître que, dans beaucoup de cas, les cultivateurs ont besoin d'emprunter d'assez petits montants, mais avec de longues périodes pour rembourser. Des considérations de ce genre peuvent être d'une importance capitale pour le jeune homme qui débute ou pour l'homme qui, avec de maigres ressources, essaie d'améliorer son exploitation agricole. Presque tous ceux qui ont étudié le crédit agricole en regard du problème des débutants sont arrivés à la conclusion que la plus grande faute à commettre est de se charger au départ d'un paiement annuel trop élevé.

Les prêts destinés aux améliorations agricoles présentent un danger. Vu que le même individu est admis à porter une dette totale de $4,000 en tout temps, certains cultivateurs contractent de nouveaux emprunts quand ils ont partiellement remboursé les autres. Il arrive alors qu'il leur faut rembourser en même temps deux ou trois emprunts différents, avec le résultat que leurs paiements annuels peuvent atteindre un total de $2,000 ou plus sur une dette de $4,000. Il ne faut pas chiffrer longtemps pour le constater. Chaque fois que les remboursements ont fait descendre la dette au-dessous de $4,000, il est possible de contracter un nouvel emprunt pour reporter le total à $4,000, mais il faut toujours rembourser chaque année le tiers de chaque emprunt obtenu sur des machines agricoles. Quelques calculs vous révéleront que l'on

peut ainsi avoir à payer jusqu'à $2,400 par année sur une dette de $4,000. On devrait empêcher les cultivateurs qui ont cette tendance à se mettre dans une telle situation. Naturellement, un tel fardeau n'est pas trop lourd avec une grande ferme, mais l'on peut avoir une très petite ferme et se mettre dans le cas d'avoir à payer un très gros montant chaque année pour rembourser trois prêts à la fois, c'est-à-dire d'avoir à porter un très lourd fardeau.

Les améliorations suivantes devraient être apportées au système des prêts destinés aux améliorations agricoles:

a) Réduire à 4½ pour cent le taux actuel de l'intérêt, car des garanties sont fournies à la fois par l'emprunteur et par le gouvernement.

b) Donner jusqu'à six ans pour rembourser les prêts sur la machinerie agricole et jusqu'à 10 ans pour rembourser les autres prêts, même s'ils sont de moins que $4,000.

c) Accorder aussi aux caisses populaires et autres coopératives de crédit la garantie de 10 pour cent du total des prêts consentis pour les améliorations agricoles.

d) Fixer à $1,600 la limite du total des remboursements annuels que le même individu peut avoir à faire sur des emprunts destinés aux améliorations agricoles, même s'il rembourse deux ou trois emprunts à la fois.

Monsieur le président, il n'est pas question dans notre mémoire de porter le maximum des prêts à $5,000, ce qui se trouve dans votre bill, je crois. La raison en est que nous envisageons l'ensemble du problème que pose le crédit agricole et que nous avons préconisé que le prêt maximum de la Commission du prêt agricole canadien soit porté à $20,000; nous n'avons pas jugé nécessaire ni urgent de porter le maximum des prêts destinés aux améliorations agricoles à $5,000. Nous ne poserons pas d'objections, mais si vous portez ce maximum à $5,000, je vous dis qu'il serait sage d'ajouter une disposition quelconque interdisant à un cultivateur d'avoir trop d'emprunts à rembourser à la fois. Naturellement, c'est là l'objet de notre recommandation *d*). Si, comme le propose le bill, le prêt maximum est porté à $5,000, et si l'emprunteur continue d'être obligé par les règlements à rembourser le tiers de chaque emprunt chaque année, le nouveau maximum portera le paiement annuel à $1,666, plus l'intérêt de 5 pour cent; la première année, il devra payer $1,916; la deuxième année, $1,832. A ce moment, il aura remboursé $3,200 et il pourra alors contracter un nouvel emprunt de $3,200 et porter de nouveau sa dette au maximum de $5,000. Donc, la troisième année, il devra payer $1,666 sur le principal du premier emprunt plus $83 d'intérêt, ce qui fait $1,749, plus le tiers du second emprunt, qui est $1,100, plus $165 d'intérêt, soit $1,265. Les deux emprunts mis ensemble lui feront débourser un total de $3,014. Par conséquent, bien que le total de ses emprunts ne dépasse pas $5,000, un cultivateur peut se mettre dans le cas d'avoir à rembourser $3,000 en un an et, s'il fait défaut, l'emprunt doit être renouvelé. Aucun cultivateur n'aime être obligé de toujours faire renouveler ses billets. Pour adapter nos recommandations *b*) et *c*) au bill, je dirais que, si l'on porte le maximum à $5,000, la période de remboursement devrait être portée à six ans pour la machinerie agricole et il faudrait fixer une limite quelconque au total des paiements annuels.

Actuellement, un emprunt destiné à des améliorations agricoles doit être remboursé en trois ans, ce qui veut dire que le tiers de la dette doit être payé chaque année. En portant la période à six ans, le paiement annuel se trouverait réduit à 16½ pour cent. On pourrait objecter qu'un instrument aratoire peut perdre de sa valeur beaucoup plus rapidement que cela pendant les premières années d'usage. Mais il n'est pas nécessaire, à notre avis, que si la période de remboursement est de six ans, les paiements annuels soient égaux.

C'est une idée personnelle, notre comité n'ayant pas discuté cette question en détail. Il me semble que si l'on en faisait un prêt de six ans, le remboursement pourrait se faire d'une façon fort pratique à 30 pour cent du prêt la première année; 20 pour cent la deuxième; 15 pour cent par année la troisième et la quatrième année; et 10 pour cent par année la cinquième et la sixième année. En d'autres termes, le remboursement pourrait se faire au même rythme qu'une machine vieillit et se déprécie. A retenir que pendant les deux ou trois premières années de la vie d'une machine, les réparations sont faibles et que le cultivateur est probablement mieux en mesure de faire un plus gros paiement parce que ses réparations sont très peu onéreuses. Plus tard, quand ses frais de réparations augmenteront, ses paiements seront moindres. Vous constaterez, je pense, que sur un prêt de $5,000 dont 30 pour cent soit remboursable la première année, le cultivateur paiera $1,500 plus $250 d'intérêt, soit un total de $1,750. La deuxième année, il paiera 20 pour cent, soit $1,000, plus $175 d'intérêt, total de $1,175. S'il contracte alors un second emprunt, il aura remboursé 50 pour cent de l'emprunt initial, soit $2,500. Et s'il veut retourner au maximum de $5,000, il obtient un autre emprunt de $2,500 remboursable aux mêmes conditions que le premier. Arrive la troisième année et son paiement sur le premier emprunt aura baissé à 15 pour cent, soit $750 plus $175 d'intérêt ou un total de $925, et il commencera aussi à rembourser le deuxième emprunt. Il en paiera 30 pour cent, $750, plus $175 d'intérêt, un total de $925. Avec ces $925, il aura donc à payer cette année-là un grand total de $1,850. Il lui sera alors bien difficile d'assumer des charges excessives même s'il contracte d'autres emprunts. Il peut contracter un troisième emprunt et il n'aurait pas à faire un paiement annuel trop fort comme il devrait aujourd'hui en étant contraint de rembourser tout l'emprunt en trois ans. Il serait bien difficile de trouver un cas où il aurait à payer plus de $1,850 par année malgré tous les emprunts qu'il contracterait sans dépasser une dette totale de $5,000.

Vous voyez donc, monsieur le président, qu'avec une période de 6 ans pour la machine agricole les paiements pourraient être plus élevés pendant les premières années, puis baisser graduellement de façon que le rythme du remboursement soit le rythme même du vieillissement de la machine.

En somme, monsieur le président, nous considérons les prêts destinés aux améliorations agricoles comme une source de crédit aussi importante que la Commission du prêt agricole canadien pour établir les jeunes sur des terres; les deux formes de crédit ont une importance égale. Ceux qui sont au courant des recommandations que nous avons faites savent que nous préconisons un taux d'intérêt un peu plus bas et une période plus longue de remboursement. C'est ce que nous préconisons aussi pour cette forme de prêts, notre souci étant d'abaisser le paiement annuel. C'est la seule façon pour un jeune de se lancer en agriculture ou pour un cultivateur établi d'améliorer sa ferme sans avoir un très gros capital derrière lui. Je ne crois pas que le prêt puisse devenir moins sûr du fait que la période de remboursement serait prolongée. C'est ce que nous proposons pour aider le jeune homme à s'établir sur une ferme sans une forte subvention de l'État. Il s'agit simplement de faciliter les conditions de remboursement en accroissant la période et en réduisant le taux d'intérêt autant que possible. Nous considérons, étant donné que les banques ont des hypothèques solides sur les biens et que le gouvernement garantit 10 pour cent du total des montants dus, que ces prêts ne comportent virtuellement aucun risque. Dans ce cas, un intérêt de 4½ pour cent nous semble raisonnable.

Monsieur le président, c'est tout ce que j'ai à dire. On voudra peut-être poser des questions.

M. MacKenzie:

D. Avez-vous dit que la garantie totale du gouvernement est 10 pour cent du total des prêts? Une banque pourrait perdre 20 pour cent et être compensée si une autre n'a rien perdu?—R. Non, si je comprends bien, le gouvernement garantit individuellement à chaque banque 10 pour cent du total de ses prêts. Si la Banque du Commerce a consenti $10,000,000 de prêts destinés aux améliorations agricoles, elle est protégée contre la perte de $1,000,000, soit le dixième de ses prêts. Mais il y a une limite pour l'ensemble des banques. Quand elles ont atteint ce maximum, il n'y a naturellement plus de garantie pour aucune d'elles.

D. Avez-vous une idée de ce que les pertes ont été jusqu'ici?—R. Cela se trouve dans le rapport annuel sur les prêts destinés aux améliorations agricoles. Les banques n'ont certainement rien perdu, car le gouvernement a pris sur lui les petites pertes qui ont été subies; et elles sont bien inférieures à 10 pour cent.

Le PRÉSIDENT: Les réclamations, comme vous le savez, ont été très petites jusqu'ici, mais elles tendent à augmenter d'une année à l'autre.

M. MACKENZIE: Elles ont été petites?

Le TÉMOIN: Oui. En 1954, l'année la plus coûteuse, les réclamations se sont élevées à $59,000. Jusqu'ici, le total est de $149,000.

Le PRÉSIDENT: Oui, en chiffres ronds, ce fut $9,000 en 1950; $6,000 en 1951; $11,000 en 1952; $52,000 en 1953 et $59,000 en 1954.

M. MANG: Le total des prêts augmente aussi.

M. ROBINSON (*Bruce*): Je voudrais poser une question au témoin sur la recommandation nº 6 de son mémoire.

Le PRÉSIDENT: Il n'en a pas été question.

Le TÉMOIN: J'ai parlé seulement des prêts destinés aux améliorations agricoles.

M. ROBINSON (*Bruce*): Je vous remercie.

M. Nicholson:

D. Monsieur le président, à la page 2, M. Hope avait certains des chiffres de la période de 1950 à 1954. Je me demande s'il pourrait nous fournir tous les chiffres du revenu moyen net des exploitants agricoles pendant cette période. Je parle du tableau au sommet de la page 2.—R. Vous voulez dire pendant cette période de cinq ans?

D. Pouvez-vous tous les compléter?—R. Non. Je crains que nous n'ayons pas procédé de cette manière. J'ai fait le total du revenu net par périodes de cinq ans dans le grand total.

D. Quel est le revenu moyen net d'une ferme?—R. Le revenu moyen net d'une ferme est...

D. S'il n'a pas été établi, passons.—R. Il n'a pas été établi.

D. Comment êtes-vous arrivés au taux de 3½ pour cent? Comment un cultivateur peut-il emprunter de l'argent pour du matériel à 3½ pour cent?—R. Il ne peut pas.

D. Alors, pourquoi mentionner 3½ pour cent?—R. Parce que c'est probablement le taux auquel le gouvernement prête à long terme.

D. Ne devriez-vous pas employer un taux qui concorde avec ce que le cultivateur doit payer?—R. On peut employer le taux qu'il paie et soustraire un plus fort montant, ou bien prendre le taux d'intérêt auquel le gouvernement prête à la Commission du prêt agricole canadien, et c'est à peu près ce taux. Le gouvernement a prêté à la Commission du prêt agricole canadien à environ 3½ pour cent et c'est pourquoi nous avons pris ce taux. En d'autres termes, si l'on pouvait emprunter de la Commission au taux du gouvernement, telle serait

la situation. En outre, en prenant un intérêt de 5 ou 5½ pour cent, le rendement du capital serait plus fort, mais la rémunération de l'exploitant serait moindre que le salaire d'un engagé.

M. PURDY: J'ai trois questions à poser au témoin, monsieur le président. D'abord, je voudrais connaître la norme employée pour établir la moyenne du capital immobilisé sur les fermes de 1926 à 1954, qui est de $8,630?

Le PRÉSIDENT: A quelle page est-ce?

M. Purdy:

D. A la page 2.—R. C'est un chiffre donné par le Bureau fédéral de la statistique. Il ne donne pas la moyenne, mais il donne la valeur globale des fermes à chaque recensement décennal. Les recenseurs demandent aux cultivateurs, en visitant les fermes, combien leur ferme vaut à leur avis. Ils dressent une liste de toute la machinerie et de tout le bétail de chaque ferme et en estiment la valeur. C'est ce qui sert à établir la valeur globale de toutes les fermes à chaque recensement. Chaque année, le Bureau de la statistique utilise ce total comme point de repère et, à l'aide de sondages, fait une nouvelle estimation. La moyenne pour chaque ferme s'établit en divisant le grand total par le nombre estimatif de cultivateurs. La moyenne de $8,630 n'est pas un chiffre du Bureau, mais elle provient de données obtenues du Bureau.

D. Le Bureau de la statistique n'a-t-il pas changé sa manière de compter les fermes pour le recensement?—R. Oui. Il a apporté un léger changement la dernière fois. Il a légèrement diminué le nombre de fermes en adoptant une nouvelle définition de la ferme.

D. Cela est strictement le revenu agricole, le revenu tiré de la ferme?—R. Des opérations agricoles seulement.

D. Si le cultivateur a d'autres revenus?—R. Ils ne sont pas comptés.

D. Ils ne sont pas comptés dans ces chiffres?—R. Non.

D. En parlant des prêts agricoles, vous avez mentionné que les banques pouvaient saisir la machinerie agricole. Comment peuvent-elles procéder pour le faire? Ont-elles recours à la justice? Il n'y a aucune disposition dans la loi. Les banques ont-elles une garantie sur la machinerie?—R. Oui. Elles ont un droit de rétention sur chaque machine. Si le cultivateur veut la vendre, il lui faut la permission de la banque si celle-ci a un droit de rétention.

D. C'est un droit enregistré?—R. Oui.

D. Vous recommandez un taux d'intérêt de 4½ pour cent. Est-ce fondé sur le taux de 3 pour cent que demande actuellement la Banque du Canada?—R. Non. Nous avons simplement conclu que le taux actuel de 5 pour cent, sur des prêts garantis contre les pertes, était un fort bon rendement. Le taux est de 6 pour cent pour les prêts personnels accordés sans autre garantie que la signature de l'emprunteur.

D. Examinons cela d'un peu plus près. En prenant comme base le taux de 3 pour cent de la Banque du Canada...

M. NICHOLSON: Ce taux a été augmenté, n'est-ce pas?

M. Purdy:

D. Pensez-vous que les banques pourraient faire les enquêtes nécessaires sur la situation financière et exécuter tout le reste du travail nécessaire pour accorder ces prêts à 1½ pour cent?—R. Les banques n'empruntent pas tout leur argent de la Banque du Canada. Elles empruntent de particuliers à 2 pour cent.

D. Vous proposez que les banques prêtent cet argent à 4½ pour cent parce qu'elles ont une garantie du gouvernement?—R. Oui.

D. Si ce n'est pas un bon rendement, ce taux ne tarira-t-il pas le crédit agricole au lieu de l'augmenter?—R. Voulez-vous répéter votre question, s'il vous plaît?

D. Je dis que si les banques ne pouvaient obtenir que 4½ pour cent d'intérêt sur les prêts destinés aux améliorations agricoles, ne seraient-elles pas détournées de cette sorte de prêts plutôt qu'être encouragées à les accorder?—R. Cela voudrait sûrement dire que les banques... Incidemment, les banques diminuent leurs prêts hypothécaires sur les maisons.

D. Elles les augmentent.—R. Je crois comprendre que les banques ont décidé récemment de restreindre leurs prêts hypothécaires dans les villes et elles doivent par conséquent avoir des excédents de fonds.

Je reviens au taux de 3 pour cent de la Banque du Canada; le taux de 4½ pour cent donnerait une marge de 1½ pour cent. Pendant longtemps aux États-Unis, l'ancienne commission du crédit agricole ne pouvait pas prêter à un taux dépassant de plus que 1 pour cent le loyer qu'elle payait elle-même pour l'argent. La Commission du prêt agricole canadien se contente de 1·37 pour cent et réalise un profit. Il a déclaré $60,000 à l'impôt l'an dernier, car la Commission du prêt agricole canadien paie l'impôt sur le revenu. Il a même mis de bonnes réserves de côté.

D. Je voudrais simplement établir si nous aiderions les cultivateurs en réduisant le taux d'intérêt. Nous les aiderions peut-être d'une façon, mais nous risquerions aussi de nuire au système, car les banques, n'ayant plus la même marge pour leurs frais, enquêteraient peut-être avec moins de diligence sur les demandes d'emprunt et s'appuieraient sur la garantie du gouvernement et les pertes que celui-ci aurait à combler pourraient nous contraindre à abolir la loi actuelle.—R. Le taux de 5 pour cent est dans la loi depuis plusieurs années. Le taux de la Banque du Canada fluctue; il est plus haut cette année que jamais depuis 20 ans et ne restera probablement pas longtemps à ce niveau. Il a été 1 pour cent de moins pendant longtemps. Je ne crois pas que le taux actuel soit un taux normal qui doive durer.

D. Je l'ignore tout à fait.

M. Quelch:

D. Monsieur le président, je présume qu'à l'époque où la loi fut adoptée, on jugea bon de rendre la période de remboursement aussi brève que possible en raison du fait que l'agriculture était très prospère. La situation a bien changé maintenant et, avec le contingentement des livraisons, les producteurs de blé éprouvent plus de difficulté à faire leurs paiements. Je voudrais demander à M. Hope de nous dire ce qu'il connaît de la façon dont les banques se conduisent quand elles prolongent les périodes de remboursement. Est-ce qu'elles pressent en général les cultivateurs de vendre leur bétail pour rembourser, bétail qui dans bien des cas ne devrait pas être vendu?—R. Il est difficile de répondre à cette question. La façon dont chaque banque applique la loi sur les prêts destinés aux améliorations agricoles à travers le Canada ne m'est pas familière, mais je sais que les banques ont été assez généreuses dans certaines localités en prolongeant les délais. Je pense qu'elles ont saisi une ou deux machines. Cela est insignifiant. Elles ont prolongé et renouvelé des prêts. J'ai entendu dire que certains cultivateurs, quand leurs paiements sur des prêts pour de la machinerie sont en retard, empruntent de la Commission du prêt agricole canadien pour rembourser ces prêts intermédiaires, et les échanger pour des prêts à long terme de la Commission. Cette question fut soulevée au Comité de la banque et du commerce. M. Chester m'a répondu qu'il n'avait pas ces renseignements sous la main. Je soupçonne qu'il serait intéressant de découvrir pour quelles raisons furent demandés les prêts à long terme accordés depuis 12 mois par la Commission du prêt agricole canadien.

Vous constateriez, je pense, qu'un bon nombre de cultivateurs ont converti leurs emprunts pour améliorations agricoles en emprunts de la Commission du prêt agricole canadien parce qu'ils avaient des paiements en souffrance.

D. D'autre part, beaucoup de cultivateurs ont contracté des emprunts pour améliorations agricoles parce qu'ils ne pouvaient emprunter de la Commission. Par exemple, les cultivateurs locataires.—R. Ceux qui louent des terres ne peuvent emprunter de la Commission. Il faut être propriétaire.

M. Bryce:

D. Monsieur Hope, dans votre mémoire vous n'avez pas la moindre recommandation touchant la protection des paiements faits par le cultivateur. Je songe à l'homme qui a payé la moitié ou 60 pour cent de son tracteur ou de sa combine et qui perd le tout sans avoir commis une faute.—R. Cela dépend du gérant de sa banque. Si le gérant est un homme sensé, il renouvelle l'emprunt et je pense que la plupart des gérants de banque le font. Si je comprends bien, le gérant d'une banque doit faire rapport au bureau-chef de la région ou au siège social quand les paiements sont en souffrance depuis un certain nombre de mois. J'ignore quel nombre. Il peut renouveler un prêt en essayant d'obtenir au moins l'intérêt du cultivateur. Je pense que le paiement de l'intérêt est une condition du renouvellement.

D. J'aimerais que la F.C.A. fasse une recommandation dans ce sens car, depuis que je suis ici, j'ai compris qu'il faut tout mettre par écrit. Je ne veux pas livrer cela au caprice d'un gérant de banque ou d'un autre; il y en a de bons et il y en a de mauvais. Je crois qu'il faudrait une recommandation pour protéger le cultivateur quand il a payé 60 pour cent du prix de la machinerie. Elle ne devrait pas lui être enlevée seulement parce que le gérant de la banque pense qu'il ne paie pas assez vite ou qu'il devrait vendre la seule chose qui lui reste, son bétail.

M. MACLEAN: Cela m'inspire une question. Savez-vous combien de prêts pour améliorations agricoles ont été satisfaits par la saisie?

Le TÉMOIN: Non. L'administration pourrait le dire.

M. MACLEAN: Une deuxième question. Votre comité a-t-il songé à relier les conditions de paiement de la machinerie agricole à l'amortissement alloué par la Loi de l'impôt sur le revenu?

Le TÉMOIN: Non, mais l'échelle décroissante que je propose ici est une tentative de ce genre. Dans la loi de l'impôt sur le revenu, comme vous le savez, il y a deux sortes d'amortissements: la méthode du solde décroissant et la méthode directe.

Le PRÉSIDENT: Naturellement, il est bien difficile d'avoir quelque chose de semblable avec une période de trois ans.

M. Dinsdale:

D. Monsieur Hope, vous m'avez intéressé en insistant sur les besoins particuliers des jeunes qui débutent en agriculture. J'imagine que le jeune cultivateur désireux de se prévaloir de la Loi sur les prêts destinés aux améliorations agricoles voudrait avoir un plus gros capital. J'ai constaté que l'on hésite beaucoup à permettre au jeune cultivateur de profiter de cette loi, surtout parce qu'il n'a pas assez de biens pour répondre du prêt. Quant à la raison pour laquelle un jeune cultivateur peut aspirer à cette sorte de crédit, on aura par exemple un jeune homme qui a une grande terre dont une grande partie est impropre à la culture et il veut donc faire de l'élevage. Mais parce que l'évaluation de ses biens n'est pas assez élevée, il ne peut se prévaloir de la loi.—R. En d'autres termes, il n'a pas assez d'argent pour faire le paiement initial, qui est de 25 pour cent du prix dans le cas du bétail.

D. Oui.—R. C'est exact et il n'y a rien à faire. Nous nous rendons compte qu'il est impossible de prêter le plein prix de l'objet que l'emprunteur veut acheter et que celui-ci doit contribuer un certain pourcentage du prix pour obtenir un emprunt. Si un jeune homme a bien peu pour se lancer, il sera peut-être dans son propre intérêt qu'il lui soit interdit d'assumer des obligations trop lourdes. Je crois que, pour le bétail, il faut fournir le quart du prix et en fournir les trois quarts en garantie. Quant à l'amélioration de bâtiment, il faut fournir soi-même seulement 10 pour cent du coût de l'amélioration.

Je ne connais pas de meilleure formule. Tous les calculs que nous avons essayé de faire nous ont conduit à la conclusion que, si un jeune homme possède $4,000 ou l'équivalent, il peut se lancer sur une ferme. Nous n'avons pu imaginer aucun moyen qui puisse lui permettre de débuter raisonnablement bien avec moins de 4,000 en argent, bétail, machinerie ou autres biens, même acquis de son père. S'il a ce capital de $4,000, alors en prolongeant un peu les périodes de remboursement du prêt à long terme et du prêt intermédiaire, et en diminuant un peu le taux d'intérêt, il peut s'établir. Mais il faut qu'il ait un capital de près de $4,000. Or, vous demanderez quelles sont les chances pour un jeune homme de trouver $4,000? Nous estimons qu'en somme un jeune doit faire ses preuves, ou bien que, s'il a travaillé sur la terre de son père pendant plusieurs années sans être payé, son père doit en toute justice délier sa bourse et lui fournir ce capital. Nous ne croyons pas qu'en moyenne un jeune homme ne puisse avoir accumulé cet argent à l'âge de 25 ans. Ce n'est peut-être pas possible à 21 ans, mais nous ne croyons pas qu'il soit très important qu'un jeune puisse se lancer à 21 ans. Il est peut-être encore trop jeune.

D. Quand un jeune homme est membre d'une caisse populaire, j'ai constaté qu'il peut obtenir un prêt sans autre capital que sa participation. J'ai noté que parmi vos recommandations il y a celle que les prêts consentis par les caisses populaires soient garanties par le gouvernement. Ne pensez-vous pas que cela nuirait à l'efficacité de la méthode des caisses populaires, qui prêtent d'après la personnalité de l'emprunteur? Est-ce que cette exigence rigide de la loi quant au paiement initial n'empêcherait pas les caisses populaires de prêter d'après la personnalité de l'emprunteur, qu'elles connaissent bien?—R. Je l'ignore. Aucune caisse populaire, il me semble, prêtera jusqu'à $5,000 en se fiant à la seule personnalité. J'ai déjà appartenu à une caisse populaire, l'une des premières fondées en Saskatchewan; j'avais aidé à l'établir. Nous obtenions des prêts sur simple signature, mais des prêts de $100, $200 ou même $300. Quand il est question d'un gros montant comme $5,000,—c'est un gros montant même aujourd'hui,—je pense qu'une caisse populaire exige une garantie quelconque pour protéger ses autres membres. Vous entendrez sans doute les caisses populaires jeudi prochain, et nous les appuierons. D'autre part, je ne connais pas beaucoup de caisses populaires qui transigent à 5 pour cent. La plupart demandent un intérêt de 5½ et de 6 pour cent; certaines ont des frais assez élevés.

M. Purdy:

D. Vous recommandez que cette loi soit étendue aux caisses populaires. Avez-vous des idées quelconques sur la sorte de mécanisme à employer pour mettre une loi de ce genre à la disposition des caisses populaires?—R. Non, je crains de ne pas en avoir. Nous ne sommes pas entrés dans les détails. Nous laissons ce soin aux spécialistes de la question.

Le PRÉSIDENT: La *Co-operative Union of Canada* est actuellement à délibérer sur ce problème, dont il sera question dans son mémoire.

M. PURDY: Je croyais que le témoin aurait quelque chose à dire.

M. STANTON: Monsieur Hope, êtes-vous d'avis que les banques et les institutions de crédit tiennent compte du caractère d'un individu en lui prêtant de l'argent ou si elles s'en tiennent strictement à ses ressources?

Le TÉMOIN: J'incline maintenant à croire qu'avec cette garantie elles attachent plus d'importance aux ressources financières qu'au caractère. Je ne crois pas me tromper en disant qu'un gérant de banque, quand il prête de l'argent maintenant à un cultivateur pour des graines de semence et de l'engrais au printemps, n'a vraiment pas à s'occuper de savoir ce que cet homme doit en matière de prêts pour des améliorations agricoles. Cela est très important. Et même, un gérant de banque m'a dit que, si un cultivateur demande un prêt à court terme, les banques ne s'occupent pas nécessairement de savoir si cet homme a déjà un prêt pour améliorations agricoles. Qu'est-ce que cela veut dire? Pour moi, cela ne veut dire qu'une chose: la banque est absolument sûre que le prêt pour améliorations agricoles est un prêt garanti contre toute perte. Elle l'écarte de ses considérations et se contente d'examiner la personnalité et l'entreprise agricole pour accorder l'autre prêt. Cela est très important. Quand vous discuterez ce point avec l'administration, vous devrez l'éclaircir, car on m'a dit que c'est ce qui se passe, mais non partout.

M. Cardiff:

D. Je ne crois pas que l'on doive établir une limite d'âge. Vous avez dit il y a un moment qu'à votre avis un garçon de 21 ans était peut-être trop jeune pour se lancer et emprunter de l'argent. Je crois que l'âge ne devrait compter pour rien, car on trouve beaucoup de garçons qui, à 21 ans, sont plus vieux de caractère que d'autres le sont à 25 ans.

M. STANTON: Ou même à 60 ans.

M. Cardiff:

D. Et s'il n'a pas de jugement à 21 ans, il n'en aura jamais. Je ne crois pas qu'on doive appliquer une limite d'âge. Je songe à l'époque lointaine où j'allais moi-même emprunter de l'argent pour acheter 25 acres de terre touchant à notre ferme. Le propriétaire de cette terre était mort et elle était à vendre. L'hypothèque me paraissait raisonnable et j'allai à la banque; le gérant me dit qu'il était inutile de demander un emprunt parce qu'il ne pouvait me l'accorder et qu'il m'était inutile d'aller à l'autre banque parce que j'aurais la même réponse. Je me rendis à l'autre banque et il y téléphona pendant que je m'y rendais, car en me voyant l'autre banquier savait exactement pourquoi je venais le voir avant que je l'eusse dit. Je voulus essayer de lui dire ce que je voulais et il répondit: "Je ne veux pas savoir pourquoi tu veux cet emprunt". Il ne voulut pas me laisser dire pourquoi je voulais un emprunt, mais il me l'accorda. Je n'en avais besoin que pour trois mois et j'ai remboursé. Il en résulta que je ne remis pas les pieds dans la première banque; le gérant était un charmant garçon, mais il appliquait strictement la règle de la banque et la règle interdisait de prêter sur hypothèque. J'ai remboursé l'argent. N'oubliez pas qu'il y a beaucoup de garçons qui, même à 18 ans, sont beaucoup plus sensés que d'autres le sont à 25 ou 26 ans. Je ne fixerais aucun âge minimum aux jeunes qui veulent emprunter pour se lancer.—R. Monsieur le président, je suis sûr que M. Cardiff a mal interprété ce que j'ai dit. Je n'ai pas fait la moindre mention d'un âge minimum. Ce que j'ai voulu dire, c'est qu'à notre avis il est impossible pour un jeune de se lancer en agriculture avec un capital de moins de $4,000. Et nous pensons qu'à 24 ou 25 ans, un jeune homme peut fort bien avoir accumulé un capital de $4,000, mais que ce n'est pas un grand désastre pour l'agriculture s'il ne l'a pas encore accumulé à l'âge de 20 ou 21 ans. Je vous accorde sans hésiter que beaucoup d'excellents garçons de 21 ans sont de bien meilleurs risques que nombre de cultivateurs de 30 ans.

Le PRÉSIDENT: Vous avez la parole, monsieur Nicholson.

M. Nicholson:

D. J'ai deux ou trois observations à faire. Le montant de $15,547 donné comme valeur moyenne s'applique sans doute à certaines régions, mais je pense que la *Searle Grain Company* a mentionné environ $32,000 pour le Manitoba, la Saskatchewan et l'Alberta. Monsieur Hope voudra-t-il me reprendre si je me trompe? Cette compagnie, considérant qu'une demi-section est le minimum dont un jeune homme a besoin pour espérer gagner sa vie, avait demandé à ses agents dans les trois provinces de la Prairie de dire quel était le juste prix d'une terre semblable à leur avis. En Ontario, je ne crois pas que l'on puisse acheter une grande ferme et l'équiper avec $15,000.

J'ai dîné avant Pâques chez une famille agricole près de Brampton. Cette famille acheta une ferme de 200 acres il y a dix ans, payant $18,000 pour la ferme et $5,000 pour l'outillage. Il y a environ deux mois, on leur offrit $65,000 pour 150 acres. Ces gens n'en auraient eux-même jamais donné autant, mais ceux qui achetèrent ces 150 acres avaient vendu une terre dans la région de Toronto pour un prix fantastique et se trouvaient apparemment disposés à payer $65,000 comptant pour une ferme de même étendue. J'ignore où il me faudrait aller au Canada pour trouver une ferme et l'outiller pour moins de $15,437 avec l'espoir de la payer.

Voici mon deuxième point. Si l'intérêt de 5 pour cent était un intérêt juste quand cette loi fut passée, je ne vois pas comment nous pourrions demander aux banques de le réduire à 4½ pour cent sans une forme quelconque de subvention. Les perspectives étant ce qu'elles sont à l'heure actuelle pour l'agriculture, je ne crois pas qu'il serait sage de recourir à une subvention pour encourager les jeunes à s'endetter encore plus. Avec de si gros surplus de plusieurs denrées alimentaires, nous ne devrions pas encourager les gens à croire qu'ils peuvent payer leurs dettes et se remettre sur pieds en contractant de nouvelles dettes. Je doute qu'il soit sage de proposer une subvention quelconque pour faire réduire les taux d'intérêt afin d'induire plus de gens à s'occuper de produire plus de denrées alimentaires que nous ne pouvons en vendre.

Je suis allé chez moi à Pâques. Le contingentement est d'un boisseau chez nous, mais nous n'avons pu rien livrer parce que nos élévateurs n'ont pas d'espace et une autre récolte s'en vient sans qu'un seul boisseau de blé de l'an dernier ait été vendu.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions? Sinon, je vais remercier M. Hope au nom du Comité. Nous sommes très heureux de ce qu'il ait pu venir nous faire profiter de son expérience, qui est vieille de plusieurs années. Nous sommes très reconnaissants et nous le remercions beaucoup.

Apparemment, vous ne désirez pas que nous nous réunissions jeudi. Voulez-vous le faire lundi? Quelqu'un a-t-il objection à ce que nous siégions lundi?

M. DINSDALE: Nous les cultivateurs, nous serons tous ici!

M. CARDIFF: Je serai ici et vous pouvez vous réunir lundi si vous voulez.

Le PRÉSIDENT: Très bien. Est-ce que ce sera lundi après-midi?

M. NICHOLSON: Pourquoi pas à 11 heures?

Le PRÉSIDENT: Très bien, lundi à 11 heures.

CHAMBRE DES COMMUNES

Troisième session de la vingt-deuxième Législature
1956

COMITÉ PERMANENT

DE

l'Agriculture et la Colonisation

Président: M. RENÉ-N. JUTRAS

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 2

BILL 208, intitulé:
Loi modifiant la Loi sur les prêts destinés aux améliorations agricoles

---

SÉANCE DU JEUDI 19 AVRIL 1956

TÉMOIN:

M. C. Gordon Smith, directeur de la *Credit Union National Association.*

EDMOND CLOUTIER, C.M.G., O.A., D.S.P.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1956

73287—1

COMITÉ PERMANENT

DE

L'AGRICULTURE ET DE LA COLONISATION

Président: M. René-N. Jutras,

et

Messieurs

Anderson
Argue
Batten
Blackmore
Boucher (*Châteauguay-Huntingdon-Laprairie*)
Bruneau
Bryce
Byrne
Cardiff
Charlton
Clark
Decore
Demers
Deslières
Diefenbaker
Dinsdale
Fontaine
Forgie
Gingras
Goode
Gour (*Russell*)
Harkness
Huffman
James
Jones
Kickham
Kirk (*Antigonish-Guysborough*)
Laflamme
Leboe
Légaré
Lusby
MacLean
MacKenzie
Mang
Massé
Matheson
McBain
McCubbin
McCullough (*Moose-Mountain*)
Ménard
Michaud
Montgomery
Murphy (*Westmorland*)
Nicholson
Perron
Pommer
Proudfoot
Purdy
Quelch
Roberge
Robinson (*Bruce*)
Schneider
Smith (*Battle-River-Camrose*)
Stanton
Studer
Thatcher
Villeneuve
White (*Middlesex-Est*)
White (*Waterloo-Sud*)—60.

(Quorum 15)

Secrétaire du Comité,

E. W. Innes.

PROCÈS-VERBAL

JEUDI 19 avril 1956.
(3)

Le Comité permanent de l'agriculture et de la colonisation se réunit aujourd'hui à 11 heures du matin, sous la présidence de M. René N. Jutras.

Présents: MM. Blackmore, Bryce, Byrne, Cardiff, Charlton, Dinsdale, Forgie, Huffman, James, Jones, Jutras, Kickham, MacKenzie, Mang, McBain, Michaud, Montgomery Murphy (*Westmorland*), Nicholson, Pommer, Purdy, Quelch, Roberge, Robinson (*Bruce*), Schneider, Smith (*Battle-River-Camrose*), Stanton, Thatcher, Villeneuve et White (*Waterloo-Sud*).

Aussi présent: De la *Credit Union National Association:* M. C. Gordon Smith, directeur.

De la Division des prêts pour les améliorations agricoles, ministère des Finances: M. D. M. McRae, surveillant; MM. H. J. MacBurney et F. M. Manwaring, du personnel de l'administration.

Il est décidé—Que la prochaine réunion du Comité soit tenue lundi le 23 avril à 11 heures du matin; et que la *Co-operative Union of Canada* soit alors entendue.

M. C. Gordon Smith est appelé; il fait part des vues de son association sur le bill 208, intitulé: loi modifiant la loi sur Les prêts destinés aux améliorations agricoles.

Le témoin est interrogé, remercié, puis se retire.

A midi et dix minutes, le Comité s'ajourne au lundi 23 avril à 11 heures du matin.

Le secrétaire du Comité,

E. W. Innes.

TÉMOIGNAGES

JEUDI 19 avril 1956,
11 heures du matin.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, je dois dire que le Comité n'avait pas l'intention de se réunir ce matin. Cependant, le comité de la banque et du commerce a décidé de ne pas se réunir, et on nous avait demandé que nos réunions ne tombent pas le même jour que celles du comité de la banque et du commerce. De plus, M. Gordon Smith de la *Credit Union National Association* est arrivé d'Hamilton hier, et était désireux d'être entendu vu qu'il a d'autres engagements, de sorte que j'ai cru que nous tenions une réunion ce matin.

Nous pourrions en profiter pour décider du moment de la prochaine réunion. M. Staples de la *Co-operative Union* est disposé à comparaître. Le Comité doit se réunir lundi, et j'ai pensé que nous pourrions tenir une réunion à 11 heures du matin, si le Comité en convient.

M. POMMER: Pourquoi pas demain matin, monsieur le président?

Le PRÉSIDENT: J'en ai discuté avec les divers groupements, et ils sont passablement engagés. De plus, si le Comité se réunit à 10 heures, il ne pourra siéger qu'une heure car les députés voudront assister à l'ouverture de la Chambre à 11 heures. D'autre part, si nous nous réunissons à 11 heures et demie, l'appel de l'ordre du jour peut durer plus longtemps que d'habitude.

M. NICHOLSON: Ne pourrions-nous pas nous réunir lundi à 11 heures?

Convenu.

Le PRÉSIDENT: J'aviserai donc M. Staples que nous l'entendrons lundi matin à 11 heures. J'invite maintenant M. Gordon Smith.

M. C. Gordon Smith, directeur de la *Credit Union National Association*, est appelé:

M. NICHOLSON: Possède-t-il des exemplaires supplémentaires du mémoire?

Le TÉMOIN: Je n'ai pas de mémoire, car je n'en présente pas d'ordinaire.

Le PRÉSIDENT: Je crois que vous devrez parler à voix haute, car nous sommes dans une vaste salle dont l'acoustique est pauvre.

M. ROBINSON (*Bruce*): Ne pourrions-nous pas nous réunir dans une autre salle de cet édifice?

Le PRÉSIDENT: Je puis vous assurer que nous aurons une meilleure salle lundi.

Le TÉMOIN: Monsieur le président et messieurs, cette semaine le ministère de l'Agriculture (division de l'économique) a publié la brochure que voici "Les Caisses populaires au Canada, 1954", dont je désire vous laisser un exemplaire. Elle a trait aux activités dont je m'occupe au Canada comme directeur de l'Association; je vous lirai un extrait de la première partie du rapport.

La *Credit Union National Association* a ouvert sa nouvelle MAISON-CUNA-HOUSE à Hamilton. Ces nouveaux bureaux du *Credit Union Movement*, qui appartiennent aux membres des caisses populaires d'un littoral à l'autre, desserviront un million et demi de sociétaires au Canada. Les organisations suivantes sont établies dans le nouvel édifice: la succursale canadienne de CUNA, la CUNA *Mutual Insurance Society* et la *CUNA Supply Co-operative.*

Avant d'aller plus loin, je désire remercier personnellement le président, au nom des caisses populaires, pour avoir accepté la présentation de ce témoignage. Vu qu'il nous est impossible d'être ici lundi, comme il avait été convenu antérieurement, nous voici ici aujourd'hui, et c'est pourquoi je désire remercier le président ainsi que les membres du Comité qui ont bien voulu assister à cette présentation.

Les caisses populaires s'intéressent évidemment aux modifications que le gouvernement se propose d'apporter à la Loi sur les prêts destinés aux améliorations agricoles. Nous nous trouvons jusqu'à un certain point dans une situation quelque peu embarrassante. Normalement nous serions portés à nous opposer à ce que ces caisses soient régies par des lois de ce genre, pour des raisons que nous vous exposerons dans quelques instants. Peut-être le savez-vous, sinon je vous dirai que nous consacrons beaucoup d'argent avec de très bons résultats au Canada aux fins d'annoncer les caisses populaires dans des revues importantes, en expliquant ce qu'elles sont. Nous poursuivons nos activités dans ce pays à l'avantage d'un million et demi de membres en vue d'améliorer leur niveau de vie et de relever ce niveau par l'entremise des services dont nos membres peuvent jouir.

Pour cette raison et vu qu'une caisse populaire est possédée et dirigée par ses membres et que les fonds servant aux prêts leur appartiennent, nous nous inquiétons un peu quelquefois du degré de contrôle qui pourrait être exercé en vertu d'une loi destinée à avantager les "petites gens" de notre pays. Notre tâche particulière est d'aider les membres des caisses populaires à travers le Canada.

Nous avons été heureux de comparaître devant le comité de la banque et du commerce au cours de l'été de 1955 relativement à la Loi sur les prêts aux pêcheurs canadiens, et nous avons alors exprimé au comité une certaine inquiétude à ce sujet. A la même occasion, de concert avec d'autres organismes poursuivant les mêmes fins au Canada, nous avons appuyé l'inclusion des caisses populaires dans une loi destinée à avantager les pêcheurs, et j'ai l'intention, au nom de l'Association des caisses populaires, du Canada, d'assurer à votre Comité aujourd'hui que nous sommes disposés encore une fois à emboîter le pas en demandant que votre Comité et votre gouvernement voient à ce que les caisses populaires soit comprises dans la Loi sur les prêts destinés aux améliorations agricoles.

Cette attitude semble peut-être quelque peu singulière, mais elle est néanmoins conforme aux demandes faites par certaines de nos plus importantes caisses populaires, surtout celles des Prairies et plus particulièrement, peut-être, celles de la Saskatchewan. C'est pourquoi je comparais ici en vue de répondre à toutes les questions qui pourraient être soulevées, et pour vous aviser qu'en ce qui concerne le mouvement organisé des caisses populaires, nous vous demandons de voir à ce que ces caisses soient comprises au nombre des sociétés de prêt tombant sous les dispositions de la Loi sur les prêts destinés aux améliorations agricoles, actuellement à l'étude.

M. Jones:

D. Le témoin expliquerait-il l'attitude des caisses populaires relativement au taux d'intérêt inférieur que propose le bill, taux qui est beaucoup plus bas que celui qui est exigé ordinairement. Dirait-il également la proportion des fonds que votre mouvement pourrait affecter à des prêts agricoles sans qu'il en soit incommodé?—R. Nous avons conclu que cette situation avait été discutée à fond lors de l'adoption du bill sur les prêts aux pêcheurs, et il a été convenu dans les règlements que le taux d'intérêt serait de 5 p. 100, plus un taux additionnel pour l'assurance-vie que la plupart des caisses populaires que je représente, soit 2,800 par tout le Canada, exigent pour la protection de leurs fonds, et nous espérons que lorsque les règlements seront établis, on y inclura une disposition à cet effet après entente avec le ministère des Finances ou avec tout ministère chargé d'étudier la question.

M. Pommer:

D. On a proposé de réduire les taux d'intérêt de 5 à 4½ p. 100; qu'en dites-vous?—R. Dans ce cas, je ne crois pas que nos caisses populaires pourraient jouir des avantages d'une garantie gouvernementale en vertu de la Loi sur les prêts destinés aux améliorations agricoles. Je suis d'avis qu'un taux de 5 p. 100 plus celui de l'assurance est le plus bas qu'une caisse populaire peut se permettre pour rester sur pied et remettre à ses membres un genre de dividende sur les épargnes qu'ils ont fournies. Je devrais peut-être ajouter que le capital social d'une caisse populaire est uniquement fourni par les membres. Nous n'avons aucune source extérieure de fonds. Une participation aux activités prévues par les lois sur les prêts aux pêcheurs et aux agriculteurs ne fournira pas plus d'argent pour ces prêts à l'Association. Nous espérons que plusieurs de nos membres seront d'avis que le prestige obtenu par notre association en étant désignée comme société de prêt par le gouvernement du Canada encouragera plus de déposants à placer de l'argent chez elle.

M. Quelch:

D. Pourquoi l'assurance-vie serait-elle nécessaire lorsque le prêt est garanti par le gouvernement?—R. La protection par l'assurance-vie n'avantage pas uniquement l'association elle-même, mais également l'emprunteur, ses bénéficiaires ou sa veuve. Si l'emprunteur décède et que nous sommes entièrement incapables de nous faire rembourser, notre société d'assurance paiera le reliquat de la dette, de sorte qu'il n'y aura aucune réclamation contre l'individu, contre sa veuve ni contre sa succession.

M. Nicholson:

D. Je crois comprendre qu'il s'agit d'une ligne de conduite établie que vous ne désireriez pas abandonner. Je me souviens que l'économiste de la Fédération canadienne de l'agriculture a proposé l'autre jour que le taux d'intérêt devrait être réduit de 5 à 4½ p. 100, et j'ai dû, ce qui est quelque peu étonnant, m'y opposer, en prétendant que la mise en vigueur de cette réduction nécessiterait une subvention venant d'une source quelconque, et l'expérience que je possède en ce qui a trait aux caisses populaires indiquerait qu'il nous serait difficile, sinon impossible, d'établir cette réduction. Il me semble que si le taux d'intérêt était inférieur à 5 p. 100 plus 1 p. 100 pour l'assurance, les caisses seraient peu intéressées à entrer dans le ressort de la loi que nous examinons.—R. Permettez-moi de dire

que les caisses populaires qui se trouvent dans les régions rurales de nos jours exigent d'ordinaire un taux d'intérêt de 6 p. 100 qui comprend l'assurance-vie sur le solde non remboursé du prêt jusqu'à concurrence de 10,000 dollars pour chaque individu. Il s'agit d'une proposition très attrayante pour les cultivateurs.

D. Voudriez-vous développer ce point?—R. Une caisse populaire assure la vie de l'emprunteur contre la mort ou l'invalidité, et elle paie une prime pour ce genre de protection. Si l'emprunteur décède ou devient invalide absolu, le solde non remboursé du prêt est payé par la compagnie d'assurance à la caisse jusqu'à concurrence de 10,000 dollars. Aucune réclamation n'est faite à la veuve, aux bénéficiaires, ni à la succession, ni, dans le cas présent, au gouvernement du Canada.

M. Robinson:

D. L'assurance mise à part, pouvez-vous nous dire quels avantages retireraient les caisses populaires d'après cet arrangement?—R. En participant à ce programme?

D. Pourquoi désirez-vous jouir de cette garantie?—R. Cette question me place dans une situation quelque peu embarrassante, car je préférerais personnellement que les caisses n'y soient pas comprises. Cependant, il y aurait certains avantages, surtout peut-être de l'avis de plusieurs de nos coopérateurs des dix provinces canadiennes, quant au prestige qui découlerait d'être considéré par le gouvernement comme une société de prêt en vertu de la Loi sur les prêts destinés aux améliorations agricoles.

M. Quelch:

D. Cette proposition m'inquiète; le taux d'assurance sera d'un p. 100?—R. Environ.

D. On haussera en réalité le coût du prêt au cultivateur de 5 à 6 p. 100, et si cette mesure est prise dans le cas des caisses populaires, il est possible que les banques l'exigeront également, et pour avoir inclus les caisses populaires on hausserait en réalité le taux d'intérêt pour le cultivateur à 6 p. 100, ce à quoi je m'oppose catégoriquement. La Fédération canadienne de l'agriculture demande que le taux soit réduit à 4½ p. 100, ce qui est peut-être impossible, quoique je sois cependant d'avis contraire, vu qu'après tout, les banques possèdent un excédent de fonds qu'elles placent en obligations du gouvernement qui ne rapportent que 3½ p. 100. En prêtant de l'argent aux cultivateurs au taux de 4½ p. 100, elles toucheraient encore 1 p. 100 de plus que ce que leur rapportent de nos jours les obligations du gouvernement. Je crois qu'il faut bien réfléchir avant de prendre des mesures visant à hausser les taux d'intérêt des prêts aux cultivateurs à 6 p. 100.

M. MONTGOMERY: Si j'ai bien compris, monsieur Smith, les gens ne doivent pas nécessairement emprunter aux termes de la loi si les caisses populaires y sont comprises. Ils sont libres de choisir ou non un prêt garanti par le gouvernement, n'est-ce pas?

Le TÉMOIN: C'est exact.

M. Bryce:

D. Je désire poser une question sur ce taux d'un p. 100. Le même taux s'applique-t-il dans le cas d'une personne de 60, 40 ou 20 ans?—R. En effet, jusqu'à 70 ans.

M. Nicholson:

D. Si on emprunte 5,000 dollars à 5 p. 100 de la banque ou à 6 p. 100 de la caisse populaire, ce 1 p. 100 équivaudrait à 50 dollars, et il est certain qu'on ne peut obtenir pour 50 dollars à 50 ans une assurance de 5,000 dollars, et je crois que la plupart des emprunteurs sont d'avis que cette assurance permise par la caisse populaire est très attrayante à ce taux très bas. Si on permettait aux caisses populaires de participer au projet au taux de 5 p. 100 plus celui d'un p. 100, le cultivateur serait alors libre de payer 6 p. 100 à la caisse populaire, et pourrait toujours jouir d'un droit à un dividende. S'il paie 5 p. 100 à la banque, il risque de laisser sa famille dans les dettes. Il serait toutefois libre d'en décider.

Le PRÉSIDENT: Que dire d'une personne qui possède déjà des assurances?

Le TÉMOIN: C'est au sociétaire lui-même à y voir. La caisse populaire reçoit une police qui couvre toutes les vies et tous les prêts. Il n'est fait aucune distinction de personnes.

M. Charlton:

D. M. Smith peut-il nous donner le chiffre approximatif des pertes subies dans l'ensemble du pays? Existe-t-il une différence entre les pertes subies dans l'Est et celles subies dans l'Ouest?—R. Notre association représente tout le pays, et je crois vous répondre en conséquence. Les pertes pour l'ensemble du Canada, —je crois que ces détails se trouvent à la page 54 de cette brochure,—s'élèvent à un dixième p. 100 du prêt, soit un taux exceptionnellement bas, et c'est dû à ce que les coopérateurs se connaissent mutuellement, travaillent en collaboration dans ce domaine, et à ce que la plupart des administrateurs ne sont pas rémunérés, sauf le gérant de la caisse populaire.

D. Est-il déjà arrivé qu'une de vos caisses populaires n'ait pas payé ses prêts?—R. Des coopératives ont dû abandonner les affaires pour diverses raisons, quelquefois à cause de détournement de fonds. Je connais une coopérative ontarienne qui est en voie de réorganisation à l'heure actuelle. Normalement une coopérative qui ferme ses portes peut rembourser plus de 100 cents pour chaque dollars à ses déposants, vu qu'au moment de sa liquidation, le fonds de réserve accumulé pour faire face aux prêts irrécouvrables est distribué aux autres membres.

D. Existe-t-il une différence dans les résultats en ce qui a trait aux prêts accordés dans l'Ouest canadien . . . une différence d'après les régions du point de vue du genre de culture qu'on y poursuit?—R. Il se peut que les conditions géographiques y soient pour quelque chose. Par exemple, dans une région où existe un surplus de blé le remboursement peut être retardé, quoiqu'il ne s'agisse pas nécessairement d'une perte. Les gouvernements provinciaux qui incorporent et inspectent les caisses populaires ont décrété toutefois que si cette situation dépasse une certaine période elle doit être considérée comme une perte, mais on n'en a pas tenu compte pour arriver au chiffre d'un dixième p. 100.

D. Il serait donc désavantageux aux caisses populaires d'être comprises dans cette loi, vu cette très faible perte.—R. Je ne crois pas que les pertes s'accroissent, car nous aurions la garantie offerte par le gouvernement fédéral.

D. C'est exact. Avez-vous également songé qu'une telle garantie pourrait diminuer dans une certaine mesure les services que vous fournissez à vos sociétaires?—R. Je dois déclarer que nous craignons dans une certaine mesure que les règlements qui seront établis restreignent notre programme actuel de prêts

faciles selon la situation financière de chacun. Nous allons surveiller de près cet état de chose et, à l'occasion, nous avertirons les caisses populaires s'il est dans leur intérêt d'avoir recours à cette loi ou non. Vous constaterez probablement qu'elles ne l'appliqueront pas dans certains cas, mais on est d'avis en général que le prestige seul en vaut le risque.

D. Avez-vous déclaré, au cours de vos observations antérieures qu'un seul groupement provincial du Canada demandait l'inclusion dans la loi?—R. La Saskatchewan est la province qui insiste le plus à cet égard.

D. Les caisses populaires des autres provinces sont-elles d'avis contraire?—R. Si vous le désirez, je puis énumérer les différentes provinces. La Colombie-Britannique a dit: "Si les provinces des Prairies sont de cet avis, nous favoriserons l'inclusion."

M. Pommer:

D. Les coopératives du Manitoba ont-elles demandé de participer à ce genre de financement?—R. Je représente les coopératives de neuf provinces canadiennes et les caisses populaires particulières de Terre-Neuve. Je ne suis pas en mesure de faire part au Comité que des opinions qui ont été fournies au bureau national. La Colombie-Britannique a promis d'appuyer les Prairies; l'Alberta et le Manitoba ont refusé, la Saskatchewan a accepté.

D. J'ai posé cette question vu que deux caisses populaires de ma circonscription m'ont averti qu'elles désirent particper à ce genre de prêt garanti par le gouvernement.—R. Je dois informer le Comité que toutes ces caisses sont indépendantes et négligent très souvent d'informer l'organisme central de certaines de leurs activités. Je suis responsable envers un conseil d'administration formé de 25 directeurs nationaux du Canada, dont trois du Manitoba et deux de l'Alberta; je ferai un relevé si le Comité le désire.

M. Charlton:

D. M. Smith terminerait-il sa réponse en ce qui a trait aux provinces?—R. L'Ontario a proposé qu'on devrait permettre aux caisses populaires qui le désirent de jouir des avantages de cette loi; elle n'a pas formulé d'autre opinion. La province de Québec a fait savoir qu'elle est intéressée, et elle est d'avis que du point de vue du prestige nous devrions demander ce privilège. La Nouvelle-Écosse m'a donné le même avis au cours des deux dernières semaines; ni le Nouveau-Brunswick ni l'Île-du-Prince-Édouard ne m'ont exprimé jusqu'ici leur opinion.

M. Quelch:

D. Avez-vous énoncé l'attitude de l'Alberta?—R. Cette province éprouve une certaine crainte à ce qu'il y ait ingérence dans les conditions de prêt.

M. Mang:

D. Chaque caisse populaire locale est indépendante, n'est-ce pas?—R. C'est exact.

D. C'est le conseil local qui fixe la ligne de conduite de chaque coopérative?—R. Selon la loi qui la régit.

D. Et le conseil local peut décider d'appliquer ou non ce genre de prêt dans sa région?—R. C'est exact. La coopérative pourrait être considérée comme société de prêt si la présente loi est adoptée.

M. Jones:

D. Ce groupe jouirait-il des dividendes s'il devait emprunter?—R. Le groupe protégé par la garantie? Oui.

D. Les caisses populaires ne réaliseraient donc pas de bénéfices relativement à ce groupe. D'après votre estimation, elles ne pourraient lui accorder 4½ p. 100 mais plutôt 5 p. 100, de sorte que je présume que la marge de profit est très faible. Si on lui rembourse des dividendes, c'est la fin des transactions bancaires. —R. L'emprunteur reçoit un dividende fondé sur son placement ou sur ses épargnes dans la caisse populaire, et celle-ci remboursera normalement une partie de l'intérêt.

D. L'intérêt sur le capital ou sur les épargnes?—R. Seulement sur les épargnes. Quant au prêt, un emprunteur peut jouir d'une ristourne de faveur, qui serait impossible au taux d'intérêt de 4½ p. 100, mais qui est possible à celui de 5 p. 100 plus le taux de l'assurance.

M. Stanton:

D. Les banques ne tiennent compte que de la solvabilité de l'emprunteur quant au remboursement. La caisse populaire suit-elle la même ligne de conduite, ou tient-elle compte dans une certaine mesure de la valeur morale et des antécédents de la personne?—R. En règle générale, la caisse populaire considère d'abord la valeur morale de la personne quand il s'agit de consentir un prêt.

M. PURDY: Il se peut que je change le sujet, c'est pourquoi je devrais peut-être poser ma question plus tard.

M. Quelch:

D. Diriez-vous que si une banque était d'avis que même avec une garantie de 10 p. 100 il ne serait pas sans risque de consentir un prêt à un particulier, il serait possible que la caisse populaire le lui consentirait?—R. Les circonstances devraient être acceptables à la commission de crédit, et si celle-ci jugeait opportun de le faire, le refus de la banque à cet égard n'influerait pas sur sa décision ni sur son intention de consentir le prêt.

M. Cardiff:

D. Je crois comprendre que la caisse populaire n'aurait aucun intérêt à ce que le prêt soit garanti par une banque; ses affaires n'en souffriraient pas beaucoup. Les caisses populaires prêtent leur propre argent et transigent entre elles.— R. Elles ne pourraient y participer d'aucune façon, et un prêt garanti par les banques ne leur serait aucunement avantageux.

M. Jones:

D. Y a-t-il un rabais sur la prime payée pour l'assurance-vie?—R. C'est exact.

D. De sorte qu'il serait préférable d'emprunter de la caisse populaire plutôt que de la banque?—R. C'est ce que nous croyons.

M. Dinsdale:

D. En ce qui a trait au point soulevé par M. Stanton, vous avez dit que vous considériez d'abord la valeur morale et les antécédents de l'emprunteur.

Quelles garanties exigez-vous de lui?—R. L'emprunteur, pour devenir membre, —et ces conditions se trouvent dans les règlements de la plupart des caisses populaires du Canada, dont 10 pont partie de notre association,—doit d'abord formuler sa demande, être accepté par les administrateurs de la caisse populaire en cause, payer un droit d'inscription fixé ordinairement à 25 cents dans la plupart des provinces, et verser de plus un montant de 5 dollars pour l'acquisition d'une action. La plupart des caisses populaires exigent d'abord que leurs membres soient actionnaires; ces 5 dollars représentent ordinairement leurs premières épargnes.

D. Vos prêts représentent-ils surtout des montants considérables ou faibles, des montants inférieurs ou supérieurs à 500 dollars?—R. Je crois que le prêt moyen s'élève à environ quatre ou cinq cents dollars. Je ne crois pas qu'il soit supérieur à ce montant, mais les statistiques de 1954 le montreront. Il augmente, évidemment.

D. Les caisses populaires prêteraient-elles un montant important en se fondant sur une estimation de la valeur morale?—R. Permettez-moi de dire que les caisses populaires des provinces des Prairies et de certains des plus importants on droits de pêche consentent des prêts qui équivalent presque à des prêts commerciaux. Notre société d'assurance a remboursé un certain nombre de réclamations de 10,000 dollars comme solde des prêts non remboursés au moment de la mort ou de l'invalidité, et plusieurs prêts consentis par les coopératives plus importantes dépassent ce montant.

D. La plupart de ces prêts seraient consentis dans la région des Prairies?—R. C'est exact.

D. A titre d'avances aux cultivateurs pour l'achat de fermes, et autres dépenses de ce genre?—R. Certaines coopératives font ce genre d'affaires.

M. JAMES: Pourriez-vous nous dire pourquoi vous avez employé l'expression "insiste le plus" à propos des caisses populaires de la Saskatchewan relativement à l'adoption de cette loi? Pourquoi désireraient-elles plus que celles de toute autre province bénéficier des dispositions de la loi? Je suis d'avis, si j'en juge d'après ce que j'ai entendu au cours des séances de cette semaine, qu'il s'agit encore ici surtout de prestige plus que de toute autre chose.

Le PRÉSIDENT: N'est-ce pas parce qu'elles disposent de fonds plus considérables?

Le TÉMOIN: Dans certaines régions du pays les caisses populaires ont parfois des fonds en disponibilité, mais ordinairement elles manquent de capitaux pour les prestations.

M. Charlton:

D. Je crois que nous pouvons conclure de vos paroles que la Colombie-Britannique ne consentira à participer aux avantages de la loi que si les provinces des Prairies le désirent. Je conclus également que deux de ces provinces ne le désirent pas, ce qui laisse la Colombie-Britannique indifférente. La province d'Ontario est également indifférente; celle de Québec est sans enthousiasme; deux des provinces de l'Est, avez-vous dit, n'étaient pas décidées, et celle du Nouveau-Brunswick ne manifeste aucun enthousiasme. On doit donc conclure que de beaucoup la majorité des caisses populaires s'opposent au projet.—R. A l'occasion de ma comparution ici aujourd'hui, monsieur le président, je ne fais qu'exprimer l'attitude prise à travers le pays relativement à la Loi sur les prêts

aux pêcheurs. Cette législation a été goûtée du public et les habitants de la Colombie-Britannique étaient très désireux d'en bénéficier. La Nouvelle-Écosse et le Nouveau-Brunswick ont comparu devant un comité parlementaire à propos de cette question, ainsi que des représentants de la province de Québec, et il se peut que je prenne personnellement un risque en demandant l'inclusion. Nous ne pourrons toutefois donner une réponse complète avant novembre.

D. Que concluez-vous de l'application de la Loi sur les prêts aux pêcheurs dans les provinces où vos coopératives sont établies?—R. Elle n'a pas encore duré assez longtemps pour qu'on l'évalue. Si j'ai bonne mémoire, la loi a étépromulguée le 19 décembre . . .

Le PRÉSIDENT: Le 19 décembre?

Le TÉMOIN: Je crois que c'est la date approximative, et le premier rapport trimestriel ne nous est pas encore parvenu.

M. Charlton:

D. Connaissez-vous le nombre approximatif de prêts qui ont été consentis par les caisses populaires en vertu de la Loi sur les prêts aux pêcheurs?—R. Je crois que quatre coopératives de crédit ont demandé à être désignées comme prêteurs; je ne sais si les prêts ont été consentis en vertu de la garantie.

D. Si vous participez aux avantages de cette loi, modifieriez-vous votre ligne de conduite à cause de l'augmentation des formules de demande qui devront être remplies pour bénéficier de cette garantie? Je présume que les frais d'administration augmenteraient.—R. Cette augmentation des frais d'administration serait peut-être à la charge du gouvernement qui fournit les formules nécessaires.

D. Parlez-vous donc du travail requis pour les remplir?—R. C'est un travail dont je ne voudrais pas me charger moi-même actuellement.

D. Tous vos employés sont-ils bénévoles?—R. Pas tous.

D. La plupart le sont?—R. C'est exact.

D. Comment ces employés bénévoles accepteront-ils de remplir ces longues formules qui doivent être présentées pour bénéficier des prêts garantis?—R. Je suis d'avis qu'au début, seules les coopératives les plus importantes et dont les employés ont un emploi continu pourront y participer.

M. JONES: Pouvez-vous nous dire quel montant total d'argent les coopératives pourraient fournir?

Le TÉMOIN: Malheureusement je ne puis répondre à cette question.

M. NICHOLSON: Je n'ai pas été délégué comme porte-parole de la Saskatchewan. J'ignore si certaines questions qui ont été posées par les membres d'en face sous-entendent qu'on a exercé cette pression parce que les caisses populaires de la province se trouvent dans un marasme financier. Elles ne le sont pas du tout. Les caisses populaires de la Saskatchewan se trouvent dans une situation financière saine. Malgré tout ce qu'on a dit de la situation économique des cultivateurs en général, celle des caisses populaires est très solide.

Je constate d'après le dernier état financier que l'Association des coopératives de crédit accusait une encaisse de 425,000 dollars. A l'opposé des banques, les caisses populaires locales exécutent leurs prêts sur place tandis que les banques doivent s'en remettre au bureau central. Je crois qu'une des raisons pour lesquelles la province de la Saskatchewan aimerait être reconnue est que si la situation

des produits agricoles continue de s'aggraver, une garantie du gouvernement fédéral pourrait, dans une situation critique, inspirer une plus grande confiance. J'ai demandé à notre caisse populaire si la situation aurait été différente l'automne dernier dans le cas où leurs prêts auraient été garantis par la loi que nous avons récemment adoptée en vue de garantir les prêts bancaires. On m'a répondu: non, il n'y aurait eu aucune différence. Certaines petites coopératives possédaient beaucoup d'argent qu'elles auraient pu prêter au cours de l'hiver, mais les cultivateurs n'empruntaient pas.

(*interruption*).

Je crois que cette situation est facile à comprendre. Les cultivateurs qui traversent une crise actuellement n'accumuleront pas d'autres dettes envers leurs voisins s'ils peuvent les éviter.

M. JAMES: Je me demande si l'honorable député est considéré comme un coulissier.

M. Nicholson:

D. Non. Je dis que cette mesure n'est pas prônée par la Saskatchewan en raison des difficultés financières de nos caisses populaires. Si les pêcheurs peuvent participer à ses avantages et tel est le cas,—rien n'empêche les caisses populaires agricoles d'y participer également. Je ne crois pas qu'il en résulte une différence considérable dans les sommes d'argent disponibles pour les prêts, vu que les commissions de crédit des diverses coopératives continueront de décider si les prêts seront consentis ou non.

Je désire soulever un autre point. Lorsque la Chambre étudiait la Loi sur les prêts agricoles garantis, j'ai demandé au ministre des Finances, M. Harris, s'il était disposé à accorder des garanties semblables aux caisses populaires, et si j'ai bonne mémoire, il m'a répondu que si toutes les coopératives de crédit des provinces se formaient en association en vue de s'entendre sur certaines questions, il serait intéressé à discuter ce point de vue avec l'association, car il était évident qu'il ne pouvait s'aboucher avec 2,000 caisses populaires à travers le pays.

Pourriez-vous nous dire, monsieur Smith, à quel point en est rendue votre association nationale et quand elle atteindra l'unanimité sur une question de ce genre?—R. J'avais cru avoir déclaré très clairement que je représente ici 2,800 des 4,500 caisses populaires qui existent au Canada de nos jours. Je ne parle pas au nom des 1,200 caisses populaires du Québec, ni des coopératives qui ne font pas partie de notre association.

D. Vous n'avez pas dit si vous êtes pour ou contre la proposition visant à inclure les caisses populaires?—R. Je croyais avoir dit clairement,—le compte rendu en fera foi,—que nous demandons l'inclusion des caisses populaires.

M. Smith (Battle-River-Camrose):

D. Avez-vous déjà étudié la possibilité,—vu que ces prêts sont garantis par le gouvernement fédéral,—de prêter à 5 p. 100 plutôt qu'à 6 p. 100?—R. On a considéré ce point, et encore une fois, je ne crois pas que les caisses populaires puissent négocier au taux de 5 p. 100 et payer le coût de l'assurance.

D. Le taux devrait être de 6 p. 100?—R. Nous sommes disposés à accepter un taux de 5 p. 100 plus le coût de l'assurance, ce qui ne s'élèverait peut-être pas à 6 p. 100.

M. Nicholson:

D. Les caisses populaires ne sont pas du tout dans la même situation que les banques. Celles-ci peuvent prêter 10,000 dollars pour chaque 1,000 dollars en caisse sans courir le risque qu'on se précipite aux banques.

M. SMITH (*Battle-River-Camrose*): Je suis d'avis qu'il nous sera difficile de demander une réduction à 4 ou 4½ p. 100 pour un genre de prêts, si nous acceptons qu'en d'autres circonscriptions on puisse prêter à 6 p. 100, ce qui serait le cas.

M. Purdy:

D. En ce qui a trait à l'assurance-vie, le montant de l'assurance n'est pas celui du prêt, n'est-ce pas?—R. C'est exact.

D. J'en viens maintenant aux prêts consentis aux pêcheurs. Votre association a-t-elle considéré les responsabilités beaucoup plus nombreuses que devra assumer l'organisation centrale si elle accomplit le travail supplémentaire qu'on lui confierait? En d'autres termes, la superficie du pays couverte par les prêts aux pêcheurs est très faible relativement à celle que vous nous demandez de vous accorder. Les prêts aux pêcheurs n'ont cours que dans les régions côtières, et vous nous demandez maintenant d'inclure les régions intérieures beaucoup plus étendues. Avez-vous considéré s'il vous serait possible de calculer le pourcentage sur les prêts, et d'effectuer les autres opérations nécessaires, sans l'aide d'un personnel considérable?—R. Monsieur le président, je crois qu'au moins au début, avec l'organisation actuelle, nous pouvons poursuivre nos activités et bénéficier de la garantie sans une trop grande augmentation de notre personnel ni l'adjonction d'un trop grand fardeau aux activités ordinaires des caisses populaires.

D. Vous êtes donc d'avis que les diverses opérations rattachées aux prêts garantis ne vous causeront pas trop de difficultés?—R. Actuellement elles nous en causent beaucoup, vu les règlements sévères à notre avis, mais nous tâchons d'y apporter certaines modifications.

D. Vos activités sont régies à l'heure actuelle par les mêmes règlements qui régissent celles des banques, n'est-ce pas?—R. En effet.

D. Je vous ai demandé si vous croyiez que les diverses opérations rattachées aux prêts garantis vous causeraient des difficultés, parce que le dernier témoin qui a comparu au nom des cultivateurs a préconisé l'inclusion des caisses populaires, mais il ignorait comment on parviendrait à appliquer la loi. Je me demandais si vous aviez bien réfléchi aux conséquences de l'inclusion des coopératives, ou plutôt si vous ne faisiez que formuler une demande—On dit que l'Irlandais ignorait tout de ce qu'il demandait, mais qu'il a tenu bon jusqu'à ce qu'il l'ait obtenu.

Le PRÉSIDENT: Je crois que ce sera le sujet principal du discours de M. Staples. En réalité, c'est là le point crucial.

M. Byrne:

D. Pourriez-vous nous dire quelles autres modifications seront requises à la loi sur les prêts destinés aux améliorations agricoles? S'agit-il simplement de permettre aux caisses populaires d'y participer sans aucun engagement de leur part? Depuis mon arrivée dans cette salle, je n'ai pu déterminer si le témoin désire que les coopératives soient comprises aux termes de la modification, ou s'il préfère plutôt le contraire. J'aimerais clarifier ce point. Il ne suffirait que d'une simple modification pour qu'on leur permette comme aux banques un taux

d'intérêt inférieur. Mais le témoins désire peut-être que d'autres dispositions spéciales régissent les caisses populaires.—R. Je ne me suis peut-être pas exprimé clairement, mais je suis ici pour demander à votre Comité d'étudier la possibilité d'inclure les caisses populaires dans les dispositions de la loi que vous êtes en train d'examiner.

D. Au taux d'intérêt de 5 p. 100?—R. Plus la disposition visant l'assurance que nous pourrions établir avec le ministère.

D. Voilà le point que je désire clarifier. Il faudrait une autre modification décrétant l'imposition de taux d'intérêt plus élevés, aux fins d'assurance ou à d'autres fins. Vous pourriez exiger jusqu'à 6 p. 100.

Le PRÉSIDENT: M. Byrne veut dire ceci: acceptez-vous le taux d'intérêt de 5 p. 100 permis par le bill actuel?

Le TÉMOIN: J'ai peut-être embrouillé le Comité, monsieur le président, et je m'en excuse. Nous avons déterminé ce point avec le comité de la banque et du commerce relativement à la loi sur les prêts aux pêcheurs, et je croyais que les dispositions étaient identiques. Le ministère a convenu depuis que le taux d'intérêt soit fixé à 5 p. 100 plus un certain pourcentage alloué pour l'assurance, et je présume qu'il en est de même dans le cas présent.

Le PRÉSIDENT: C'est exact.

M. BYRNE: En ce qui a trait à l'assurance accordée à l'emprunteur, ne s'agit-il pas également d'une assurance qui sauvegarde les intérêts de la coopérative elle-même? En d'autres termes, elle s'applique autant au prêteur qu'à l'emprunteur, n'est-ce pas?

Le TÉMOIN: C'est exact.

M. Kickham:

D. J'ai peine à comprendre comment vous en arrivez à ce taux de 6 p. 100 lorsque votre taux d'intérêt habituel est d'un p. 100 par mois.—R. C'est le taux d'intérêt maximum qu'on peut exiger conformément aux règlements des caisses populaires du Canada.

D. Je présume que certaines coopératives consentent des prêts à un taux inférieur à un p. 100 par mois.—R. Plusieurs le font.

D. Je crois comprendre que cette décision est laissée au conseil d'administration de chaque caisse populaire. Je désire clarifier un autre point. Votre association couvre tout le Canada, et je suis d'avis qu'il surgirait un désaccord entre les caisses populaires si vous consentiez des prêts en vertu d'une loi fédérale, soit celle sur les prêts destinés aux améliorations agricoles soit la loi sur les prêts aux pêcheurs. On pourrait dire: si vous pouvez consentir ces prêts en vertu de ces lois fédérales, pourquoi ne pouvez-vous pas les consentir au taux d'intérêt minimum plutôt qu'au taux maximum ou moyen?—R. Nous craignons constamment ce danger qui est toujours présent pour nous. Je ne crois pas que notre participation l'augmente. Nous recommandons aux coopératives d'exiger un intérêt d'un p. 100 par mois et de rembourser aux emprunteurs le pourcentage du solde des recettes après avoir comblé les dépenses, les réserves et autres dépenses imprévues. Par exemple, je paie 1 p. 100 par mois pour l'emprunt que me consent ma caisse populaire, qui me rembourse en ristourne 25 p. 100 de cet intérêt à la fin de chaque année, et en tant qu'emprunteur je dois inscrire cette ristourne sur mon rapport d'impôt sur le revenu. Cette ristourne abaisse le taux d'intérêt de cet emprunt à $\frac{3}{4}$ d'un p. 100, et de plus, ma vie est assurée selon le montant du prêt.

D. J'ai toujours cru qu'il existait une demande accrue de petits prêts personnels, et que dans le cas des coopératives qui possèdent des fonds considérables, il existait également une demande de prêts de la part des coopératives de production et de consommation. Je n'ai jamais compris pourquoi on pourrait avoir intérêt à demander de bénéficier de la garantie gouvernementale, comme les banques à charte, du fait que ces facilités de prêt sont toujours demandées par les coopératives de tout le pays, comme je l'ai mentionné.—R. Est-ce une question?

Permettez-moi de dire que les prêts auxquels vous faites peut-être allusion sont souvent consentis par l'organisation centrale de chaque province. En Saskatchewan l'association des caisses populaires s'occupe des prêts aux organisations commerciales comme les coopératives de production et de consommation, En général les coopératives de crédit s'en occupent peu. L'organisation centrale est presque, en réalité, une banque centrale, ou un dépositaire central des fonds excédentaires disponibles pour les coopératives de crédit d'une province, et elle s'occupe habituellement des prêts commerciaux ainsi que des autres transactions que la coopérative pourra effectuer.

M. Forgie:

D. Avez-vous un relevé des prêts en souffrance à l'heure actuelle?—R. Les statistiques contenues dans cette brochure sont celles de 1954, et elles comprennent l'état financier.

M. Stanton:

D. Quel est le pourcentage approximatif du nombre de caisses populaires rurales au Canada comparativement au nombre total des caisses?—R. Je dois citer encore une fois le rapport publié par le gouvernement. On y lit à la page 6:

> Des 1,118 caisses populaires à charte en Ontario, 699 étaient des groupements professionnels et 34 des groupements urbains, représentant les deux tiers de toutes les caisses de cette province. Le lien commun d'association était le groupement rural pour 87 caisses et le groupement paroissial, fraternel, semi-urbain ou semi-rural pour les autres 298. En Colombie-Britannique, la situation est semblable. Dans cette province, 162 caisses représentent des groupements urbains et professionnels, 76 des groupements ruraux et 69 d'autres groupements divers.

On constate donc que le pourcentage varie. Les coopératives d'Ontario groupent surtout des sociétés et des entreprises commerciales, ce qui laisse 100 coopératives rurales dans cette province. C'est l'inverse dans les provinces des Prairies.

Le PRÉSIDENT: Cette brochure intitulée: *Les Caisses populaires au Canada*, ajoute ce qui suit:

> Il semble qu'en Alberta et en Ontario, on organise présentement un plus grand nombre de caisses industrielles, semi-urbaines et semi-rurales; et par suite de l'activité industrielle accrue dans ces provinces, cette tendance se continuera probablement. En Saskatchewan et au Manitoba, un plus grand nombre de caisses rurales seront vraisemblablement organisées.

M. CARDIFF: Je désire poser une autre question. Vous consentez à prêter de l'argent à 5 p. 100 plus le taux d'assurance, mais l'emprunteur n'a rien à dire. S'il accepte le prêt il doit payer le 5 p. 100 plus le coût de l'assurance. Est-ce bien cela?

Le TÉMOIN: C'est exact.

M. Huffman:

D. Relevez-vous du surintendant de l'assurance en ce qui a trait à votre assurance-prêt?—R. La *Cunamutual Insurance Society* figure dans ses registres. Ses livres sont vérifiés chaque année et on lui permet de vendre de l'assurance-vie dans toutes les provinces du Canada.

D. Quand vous avez fourni le nombre total des caisses populaires au Canada, vous avez donné celui des caisses membres de l'organisation centrale. Y a-t-il tendance chez votre association centrale à absorber toutes les caisses populaires?—R. Réaliser ce but fait partie de notre travail.

D. Quelle est l'augmentation du nombre des caisses populaires qui ont adhéré à votre organisation centrale?—R. Je crois qu'au cours des deux dernières années, 800 nouvelles caisses s'y sont jointes. A un moment donné, 2,000 en faisaient partie et 1,300 n'étaient pas membres. Nous en avons maintenant 800 nouvelles.

D. Vous avez dit que l'organisation centrale des caisses populaires de la Saskatchewan avait consenti des prêts au nom de tous les membres de votre association. De qui relèvent ces prêts? De chaque coopérative?—R. C'est exact. Dans certaines provinces l'organisation centrale est affiliée directement à la nôtre, et dans d'autres ce n'est pas le cas. Ses services sont fournis aux caisses populaires ainsi qu'aux organisations coopératives. L'association des coopératives de la Saskatchewan en est un exemple; elle fait partie de notre association mais ses coopératives membres ne nous sont pas directement affiliés.

D. Une caisse populaire qui a l'avantage d'avoir en dépôt des sommes d'argent qu'elle peut affecter à des prêts peut-elle, si elle le désire, les transmettre à une autre coopérative à cet effet?—R. Oui, aux termes de la loi.

D. Peut-elle transmettre cet argent aux coopératives d'autres provinces, par exemple de l'Ontario, qui ne seraient pas aussi favorisées?—R. Tant que la présente loi ne sera pas en vigueur, aucune disposition ne permet de franchir les frontières interprovinciales.

M. Jones:

D. Vous dites exiger un taux d'un p. 100 pour l'assurance, qui peut s'appliquer à toute personne âgée de moins de 70 ans?—R. Soixante-dix est la limite d'âge.

D. A cet égard, quelle est la situation du fonds de réserve? Est-elle avantageuse?—R. Oui, car nous avons pu payer un dividende de 20 p. 100 à nos assurés au cours de l'année.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser?

Je remercie donc M. Smith d'avoir comparu. Je sais que nous sommes heureux d'avoir pris connaissance des opinions de son association, et je suis certain qu'elles rendront service au Comité.

Je désire également remercier les honorables membres du Comité d'être venus en grand nombre, quoiqu'ils aient été avertis à bref délai.

Nous nous ajournerons maintenant à 11 heures lundi.

Le Comité s'ajourne.

CHAMBRE DES COMMUNES

Troisième session de la vingt-deuxième Législature

1956

COMITÉ PERMANENT

DE

l'Agriculture et de la Colonisation

Président: M. RENÉ-N. JUTRAS

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 3

BILL 208, intitulé:

Loi modifiant la Loi sur les prêts destinés aux améliorations agricoles

---

SÉANCE DU LUNDI 23 AVRIL 1956

TÉMOINS:

M. R. S. Staples, président de *Co-operative Union of Canada;* et M. D. M. McRae, chef du Service des prêts pour améliorations agricoles, ministère des Finances.

EDMOND CLOUTIER, C.M.G., O.A., D.S.P.
IMPRIMEUR E LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1956

73355—1

COMITÉ PERMANENT

DE

L'AGRICULTURE ET DE LA COLONISATION

President: M. René-N. JUTRAS,

et Messieurs:

Anderson
Argue
Batten
Blackmore
Boucher (*Châteauguay-Huntingdon-Laprairie*)
Bruneau
Bryce
Byrne
Cardiff
Charlton
Clark
Decore
Demers
Deslières
Diefenbaker
Dinsdale
Fontaine
Forgie
Gingras
Goode
Gour (*Russell*)
Harkness
Huffman
James
Jones
Kickham
Kirk (*Antigonish-Guysborough*)
Laflamme
Leboe
Légaré
Lusby
MacKenzie
MacLean
Mang
Massé
Matheson
McBain
McCubbin
McCullough (*Moose-Monntain*)
Ménard
Michaud
Montgomery
Murphy (*Westmorland*)
Nicholson
Perron
Pommer
Proudfoot
Purdy
Quelch
Roberge
Robinson (*Bruce*)
Schneider
Smith (*Battle-River-Camrose*)
Stanton
Studer
Thatcher
Villeneuve
White (*Middlesex-Est*)
White (*Waterloo-Sud*)—60

(Quorum 15)

Secrétaire du Comité:

E. W. Innis.

RAPPORT À LA CHAMBRE

MARDI 24 avril 1956.

Le Comité permanent de l'agriculture et de la colonisation a l'honneur de présenter son

DEUXIÈME RAPPORT

Votre Comité ayant étudié le Bill 208, Loi modifiant la Loi sur les prêts destinés aux améliorations agricoles, est convenu d'en faire rapport sans amendement.

Votre Comité recommande que le Gouvernement approfondisse l'opportunité d'étendre aux caisses populaires ou autres sociétés coopératives de crédit le principe dont s'inspire la garantie prévue par la loi sur les prêts destinés aux améliorations agricoles.

Un exemplaire du compte rendu des délibérations et des témoignages présentés à l'égard dudit bill est ci-annexé.

Le tout respectueusement soumis,

Le président,
RENÉ-N. JUTRAS.

73355—1½

PROCÈS-VERBAUX

Lundi 23 avril 1956
(4)

Le Comité permanent de l'agriculture et de la colonisation se réunit à 11 heures du matin sous la présidence de M. René-N. Jutras.

Présents: MM. Anderson, Batten, Blackmore, Byrne, Cardiff, Charlton, Decore, Dinsdale, Gingras, Gour (*Russell*), Harkness, James, Jutras, Kickham, Légaré, MacKenzie, Mang, Masse, McCubbin, Michaud, Montgomery, Murphy, (*Westmorland*), Nicholson, Pommer, Purdy, Quelch, Robinson (*Bruce*), Schneider, Smith (*Battle-River-Camrose*), Stanton et White (*Middlesex-Est*).

Aussi présents: De la Co-operative Union of Canada, M. R. S. Staples, président; M. W. B. Melvin, secrétaire et Me D. Gordon Blair.

Du ministère des Finances, division des prêts destinés aux améliorations agricoles: M. D. M. McRae, surveillant; M. H. J. MacBurney et M. F. M. Manwaring, tous deux du personnel administratif.

M. Staples, appelé, expose les vues de la *Co-operative Union of Canada* sur le bill 208, institulé Loi modifiant la Loi sur les prêts destinés aux améliorations agricoles.

Le témoin dépose les documents suivants qui accompagnent son mémoire:

1. Les procès-verbaux et témoignages du Comité permanent de la banque et du commerce de la Chambre des Communes, de 1955, relativement au bill 452, institulé: Loi sur les prêts destinés à aider les personnes exerçant une entreprise de pêche fondamentale.

2. "Caisses populaires au Canada, 1954", publié par la Division de l'économique, ministère canadien de l'Agriculture.

Après avoir été interrogé et remercié, le témoin se retire.

Le président verse au dossier une lettre de la *Western Retail Lumbermen's Association* touchant le bill 208.

Le Comité décide de se réunir de nouveau à 4 heures de l'après-midi pour commencer l'examen détaillé du bill 208.

A midi 25, le Comité suspend la séance.

REPRISE DE LA SÉANCE

Lundi 23 avril 1956
(5)

La séance est reprise à 4 heures de l'après-midi sous la présidence de M. René-N. Jutras.

Présents: MM. Anderson, Byrne, Cardiff, Charlton, Dinsdale, Forgie, Gingras, Gour (*Russell*), James, Jones, Jutras, Kickham, Légaré, MacKenzie, MacLean, Mang, Masse, Michaud, Montgomery, Murphy (*Westmorland*), Nicholson, Pommer, Purdy, Quelch, Robinson (*Bruce*), Schneider, Smith (*Battle-River-Camrose*), Stanton et Thatcher.

Aussi présents: Du ministère des Finances, division des prêts destinés aux améliorations agricoles: M. D. M. McRae, surveillant; M. H. J. MacBurney et M. F. M. Manwaring, tous deux du personnel administratif.

Le président annonce que les membres suivants constitueront avec lui le sous-comité du programme: MM. Anderson, Argue, McBain, Mang, Pommer, Roberge, Smith (*Battle-River-Camrose*) et Gour (*Russell*).

Le Comité commence l'examen détaillé du bill 208, institulé: Loi modifiant la Loi sur les prêts destinés aux améliorations agricoles, M. McRae et ses assistants fournissant les renseignements requis.

Les articles 1 à 6 inclusivement sont examinés et adoptés.

A 5 heures 25, la séance est de nouveau suspendue jusque'à 8 heures et demie du soir.

DEUXIÈME REPRISE DE LA SÉANCE

(6)

La séance est de nouveau reprise à 8 heures et demie, à huis clos, sous la présidence de M. René-N. Jutras.

Présents: MM. Anderson, Byrne, Cardiff, Charlton, Dinsdale, Forgie, Gingras, Gour (*Russell*), James, Jones, Kickham, Légaré, Lusby, Mang, Masse, McCubbin, Michaud, Montgomery, Murphy (*Westmorland*), Nicholson, Pommer, Purdy, Quelch, Schneider, Smith (*Battle-River-Camrose*) et Stanton.

Le Comité continue l'examen du bill 208, intitulé: Loi modifiant la Loi sur les prêts destinés aux améliorations agricoles.

Le titre et le bill sont adoptés, et le président reçoit instruction de rapporter le bill à la Chambre sans amendement.

Le président présente un projet de rapport à la Chambre. Ce projet de rapport et diverses autres recommandations sont examinés.

Le rapport est adopté et le président reçoit instruction de le présenter à la Chambre.

A 9 heures et quart, le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau à la discrétion du président.

Le secrétaire du Comité.
E. W. Innes.

TÉMOIGNAGES

Le 23 avril 1956
11 heures du matin

Le PRÉSIDENT: Commençons. Nous sommes en nombre.

Messieurs, nous avons ce matin le président de la *Co-operative Union of Canada*, M. Ralph S. Staples. J'invite M. Staples à s'avancer jusqu'ici.

Il est accompagné de W. B. Melvin, qui est secrétaire de la *Co-operative Union of Canada*. Voulez-vous vous lever, s'il vous plaît?

Nous avons aussi Me Gordon Blair, mandataire de l'avocat de la *Co-operative Union*. Vous connaissez tous M. Blair.

Nous allons laisser M. Staples présenter les vues de son groupe. S'il désire obtenir plus tard l'appui de l'un de ces messieurs, je suis sûr qu'il le pourra.

Nous avons des copies des recommandations et nous allons les distribuer. Est-ce que tous sont maintenant pourvus d'une copie? Je cède la parole à M. Staples.

M. Ralph S. Staples, président de la Co-operative Union of Canada est appelé:

Le TÉMOIN: Monsieur le président et messieurs les membres du Comité, nous sommes très heureux d'avoir l'occasion de discuter cette question avec vous.

Nous ne pouvions pas être convoqués la semaine dernière, et nous croyons comprendre que votre président et vous-mêmes avez dû faire preuve de bon vouloir pour différer notre rencontre jusqu'à ce matin. Nous vous en sommes très reconnaissants.

La semaine dernière, nous tenions notre congrès annuel, où se trouvaient représentées des coopératives et des caisses populaires de tout le pays. La loi sur les prêts destinés aux améliorations agricoles et la question de l'étendre aux caisses populaires et autres institutions semblables y ont reçu beaucoup d'attention.

Le congrès a entériné une résolution qui explique notre présence ici et je voudrais en donner lecture, monsieur le président. Elle est très brève:

ATTENDU qu'il est à désirer que les avantages de la loi sur les prêts destinés aux améliorations agricoles soient rendus le plus facile d'accès que possible pour les cultivateurs;

ET ATTENDU que, de l'avis de ce Congrès, les caisses populaires et les coopératives de crédit sont aptes à servir leurs membres comme organismes de prêt;

ET ATTENDU que lesdites institutions se sont déclarées disposées à agir envers leurs membres comme organismes de prêt selon ladite loi,

IL EST ARRÊTÉ que le Congrès recommande à la *Co-operative Union of Canada* et à la section canadienne de la CUNA de s'adresser immédiatement au gouvernement du Canada et au Comité parlementaire de l'agriculture et demande

que les caisses populaires et les coopératives de crédit soient mises au nombre des institutions autorisées à accorder des prêts sous le régime de la loi sur les prêts destinés aux améliorations agricoles.

On se souvient, et je suis certain qu'il en a déjà été question dans vos délibérations, que les caisses populaires, après une étude prolongée, furent admises l'an dernier dans la loi sur les prêts destinés à l'amélioration des entreprises de pêche fondamentale.

A notre avis, il n'existe aucune différence de principe entre appliquer aux caisses populaires cette loi-là et la loi présentement à l'étude. Nous avons donc cru qu'il était inutile de revenir sur tout ce qui a été dit. La question fut examinée très à fond l'an dernier au Comité de la banque et du commerce. Il y a sans doute ici des gens qui ont participé aux délibérations de ce comité. Nous voudrions nous contenter, monsieur le président, de produire les comptes rendus des séances qui portèrent l'an dernier sur le bill 452. C'est un exposé très complet. Ce sont les séances des 22 et 23 juin. Des représentants des coopératives et des caisses populaires, le sénateur Vaillancourt et un certain nombre d'autres personnes intéressées furent entendus par ce comité, et le dossier est très complet. Nous jugeons qu'il n'est pas nécessaire de répéter beaucoup de ce qui a été dit.

Pour attirer l'attention du Comité sur cette publication, nous voudrions aussi remettre au secrétaire un exemplaire de "Caisses populaires au Canada, 1954", rédigé par le service commercial de la division de l'économique au ministère fédéral de l'Agriculture. Nous croyons que cela suffira, l'état de la situation n'ayant pas changé beaucoup, toute cette question ayant été débattue l'an dernier et les membres du Comité ayant une abondante documentation à leur disposition.

Je passe à la deuxième partie de notre exposé: les raisons pour lesquelles l'admission des caisses populaires est à désirer. On me permettra de brèves observations à ce propos. Nous tenons pour acquis que le gouvernement et le Parlement du pays ont sûrement l'intention de rendre cette loi aussi utile que possible, et de l'étendre au plus grand nombre d'agriculteurs que possible. C'est exactement ce que viserait l'admission des caisses populaires. Nous savons qu'il y a un grand nombre d'endroits dans les campagnes du pays où il y a des caisses populaires mais aucune succursale de banque à charte. L'admission des caisses populaires étendrait donc simplement l'application territoriale de la loi. Nous estimons que les caisses populaires sont très aptes à exercer les fonctions de prêteurs.

Les caisses populaires accordent des prêts à leurs membres seulement. Elles ont donc avec l'emprunteur des rapports un peu plus étroits que toute autre institution financière n'en a avec ses emprunteurs. Les besoins et la personnalité de l'emprunteur leur sont familiers; il n'en est pas nécessairement ainsi dans le cas d'une banque.

Le troisième point: les caisses populaires accordent déjà beaucoup de prêts de ce genre et devraient jouir des mêmes privilèges que les banques. Dans les documents que nous avons déposés, vous trouverez des mentions de ce fait. L'exposé du ministère et les témoignages sur le bill 452 en parlent.

Les caisses populaires qui desservent les cultivateurs sont financièrement solides pour les raisons suivantes—et si nous en parlons ce n'est pas du tout parce que nous doutons des caisses populaires et de la stabilité financière des caisses populaires qui ne desservent pas de cultivateurs, loin de là! Mais certains des arguments qui suivent ne s'appliquent qu'aux caisses populaires des cultivateurs.

En premier lieu, les caisses populaires n'ont pour fonctionner que l'argent de leurs membres et elles sont très prudentes. Qu'on aille voir pour s'en convaincre comment elles se comportent partout au Canada. Les caisses populaires ont ceci de merveilleux dans leur histoire qu'elles savent prêter.

En second lieu, les caisses populaires sont sous surveillance gouvernementale dans toutes les provinces. C'est là une autre raison qui nous donne la conviction qu'elles sont solides, assez solides pour être admises dans cette loi.

Troisièmement, les caisses populaires, ce qui est typique, ne sont pas isolées. Elles sont presque toutes membres d'organisations centrales. Cela varie d'une province à l'autre, mais en général il y a deux sortes d'associations provinciales de caisses populaires ou de coopératives de crédit. Ces organismes centraux servent les caisses populaires et les coopératives de crédit sensiblement de la même façon qu'elles-mêmes servent leurs membres.

Quatrièmement, presque toutes les caisses populaires sont membres de fédérations provinciales dont les fonctions consistent à renseigner le public, à s'occuper de l'aspect législatif, etc.

Aucune caisse populaire n'est isolée. Il est fait mention des centrales provinciales à la page 20 (édit. anglaise) du rapport du ministère de l'Agriculture. Nous croyons aussi que beaucoup de caisses populaires bénéficieront de la surveillance indirecte exercée par le surintendant de l'assurance sous le régime de la loi sur les associations de coopératives de crédit. Cette loi est décrite à la page 23 du rapport du ministère de l'Agriculture.

En résumé, monsieur le président, la situation se présente ainsi: dans les localités rurales, on trouve des caisses populaires et des coopératives. Ces institutions sont membres d'associations provinciales de coopératives de crédit ou de caisses populaires. Les noms importent peu. Ces sociétés provinciales de crédit forment ensemble la *Canadian Co-operative Credit Society*, qui est régie par la loi mentionnée ici. Pour plusieurs formes de son activité, la *Canadian Co-operative Credit Society* est entièrement sous la surveillance du surintendant fédéral de l'assurance, et les sociétés provinciales le sont aussi dans une certaine mesure. Or, il est vrai que le surintendant de l'assurance n'exerce aucune autorité sur les caisses populaires locales et le mot "indirecte" est peut-être inexact, mais nous sommes certains que les opérations des caisses populaires seront encore plus strictes et régulières qu'elles le sont déjà si cette loi leur est appliquée.

Dans les campagnes du pays, nos caisses populaires obtiennent de bonnes garanties dans la plupart des cas. Quand j'emprunte de ma caisse populaire, ce qui arrive souvent, c'est mon traitement ou mon salaire qui sert de garantie, mais à la campagne, où les caisses populaires traitent avec des cultivateurs, elles obtiennent des garanties très réelles et suffisantes sous forme d'hypothèques sur le bétail ou la propriété foncière, selon la garantie requise. La garantie est là. Sans critiquer la loi sur les prêts destinés aux pêcheurs canadiens et l'intention qui l'a fait adopter, on peut dire que les cultivateurs, quand ils empruntent de leur caisse populaire, donnent de meilleures garanties que les pêcheurs ne peuvent en donner sur leur matériel de pêche. A mon avis, la garantie du cultivateur est tout aussi satisfaisante.

Nous disons à l'alinéa *f* de notre mémoire que l'assurance sur la vie des emprunteurs est une sauvegarde de plus. Cela va de soi. Presque tous les prêts que les caisses populaires accordent à leurs membres au Canada sont assurés; en d'autres termes, une assurance égale au montant du prêt est automatiquement placée sur la vie de l'emprunteur, et s'il meurt la caisse populaire n'affronte pas

la tâche de se faire rembourser par sa succession ou sa famille, car le prêt est automatiquement remboursé par la compagnie d'assurance en conformité du contrat.

Nous proposons, naturellement, que cette précaution soit de rigueur pour les prêts que les caisses populaires accorderaient sous le régime de la loi sur les prêts destinés aux améliorations agricoles et, incidemment, monsieur le président, nous croyons que les dispositions actuelles de la loi sur ce point sont suffisantes et qu'il ne serait pas nécessaire de la modifier là aussi pour prescrire l'assurance du plein montant sur la vie.

De par leur nature, les caisses populaires s'intéressent à la situation générale de l'emprunteur. Par cela dans notre mémoire, nous voulons dire qu'elles considèrent l'ensemble des besoins financiers des membres et ne s'en tiennent pas seulement à tel prêt destiné à satisfaire tel besoin immédiat et particulier.

Plus loin dans le même alinéa, nous disons que la proportion des pertes est bonne. A titre de témoin, je n'ai pas l'intention d'exposer entièrement cet aspect, mais je me souviens que dans son témoignage l'an dernier le sénateur Vaillancourt a dit que la proportion des pertes était aux environs d'un quarantième pour cent, ce qui est un beau résultat en vérité, et nous tenons pour certain que les caisses populaires ont en général un très bon dossier à cet égard.

Nous disons ensuite que l'intérêt public exige la plus large application possible des principes de la coopération aux besoins de crédit. Il serait possible de passer beaucoup de temps à discuter ce point, car nous avons de très fortes opinions là-dessus. Nous cherchons simplement ici à résumer nos vues. Je suis sûr que certains d'entre nous ont des doutes quant à la sagesse de l'ampleur prise par le crédit aux consommateurs dans le pays, mais nous sommes probablement disposés à reconnaître qu'un crédit bien mesuré est nécessaire au maintien de notre mode de vie, à l'augmentation du pouvoir d'achat et à l'expansion de notre économie industrielle. Il est indéniable que la disparition d'importantes formes de crédit—si les gens ne pouvaient pas anticiper sur le revenu du mois suivant ou même de la semaine suivante pour acheter les marchandises qui se produisent couramment—le volume de la production en subirait une baisse considérable. Personne ne soutiendra qu'un résultat de ce genre est à souhaiter. Mais il nous faut être certains que l'octroi du crédit qui est nécessaire en fonction du niveau de vie de l'individu et de l'économie canadienne soit réglé sur de bons principes et ne soit pas préjudiciable à l'emprunteur lui-même, et nous pensons que les caisses populaires ont la bonne formule en présence de ce besoin social.

Le crédit accordé au consommateur lui coûte très cher. Nous pensons qu'il lui coûte trop cher, et nous pensons que les caisses populaires, agissant en liaison avec les coopératives, peuvent faire en sorte qu'il coûte moins cher et réduire le prix des emprunts nécessaires.

Je voudrais prendre une minute, monsieur le président, pour donner lecture d'une page de notre mémoire à la Commission royale d'enquête sur les perspectives économiques du Canada. Ceux qui ont une copie de notre mémoire y trouveront ce passage. Ce mémoire fut présenté oralement et, selon moi, c'est une preuve très dramatique et bien claire que le crédit du consommateur coûte trop cher, comme je le soutiens. Ce dont je vais vous donner lecture est tiré des témoignages recueillis par la Commission d'enquête sur les procédés qui entravent le commerce à Vancouver le 5 juillet 1954. Le témoin était M. Melville Thompson qui, avec M. Grant Deachman, représentait l'Association des marchands

détaillants du Canada, ou plutôt je pense que c'était la section de la Colombie-Britannique de l'Association. Il s'exprima ainsi:

M. THOMPSON: Certains de ceux que l'on appelle les trancheurs de prix réduisent les prix d'une façon. Mais ils récupèrent d'une autre façon avec le paiement à tempérament. J'avoue franchement que certains d'entre nous ont dû recourir au même stratagème. En d'autres mots, il faut réaliser un profit en affaires; il est inutile d'essayer de nous leurrer mutuellement sur ce point. Ils réduisent donc le prix de liste et ils exigent de l'acheteur un supplément affreusement haut pour frais de financement, beaucoup plus haut que ce supplément serait normalement si le prix était un peu plus juste.

De toute façon, vous réalisez un profit. Les uns donnent à l'acheteur l'illusion qu'il obtient une marchandise à bon marché, puis ils rattrapent la différence avec les frais de financement et peuvent s'acheter des Cadillac. C'est une autre façon de faire la même chose.

Le PRÉSIDENT, C. RHODES SMITH: Avez-vous des preuves sûres que les frais de financement ont considérablement augmenté depuis l'adoption de cette loi?

M. THOMPSON: Nous avons majoré notre propre taux il y a environ un an, avec nulle autre intention que celle de récupérer ainsi une partie du profit. Nous avions constaté que deux des magasins à rayons de Vancouver avaient fait la même chose depuis deux mois, et nous avons majoré notre propre taux. Nous l'avons rendu égal à celui des magasins à rayons.

Vraiment, nous pourrions encore aujourd'hui faire crédit pour un supplément moindre; mais c'est un profit caché dont le client ne se plaint pas. Notre taux est encore bien plus bas que les taux de plusieurs de ces prétendus trancheurs de prix. Et nos propres prix sont même de beaucoup inférieurs aux leurs. Et nous demandons un supplément plus haut qu'auparavant pour récupérer le profit.

Le PRÉSIDENT: Un supplément plus élevé que les frais réels de financement?

M. THOMPSON: Plus élevé que les frais réels, oui.

Le commissaire FAVREAU: Dois-je en conclure que, selon votre expérience psychologique, le public accueille avec moins de faveur une aubaine dans les frais de financement qu'une aubaine dans le prix apparent?

M. THOMPSON: Oui et cela nous donne la fameuse marge dont nous avons besoin. En d'autres termes; il faut se rattraper quelque part. Le client, même s'il le pense, n'épargne pas d'argent.

Le PRÉSIDENT: Sauf s'il paie comptant.

M. THOMPSON: S'il paie comptant, oui. Mais alors, l'homme qui paie comptant est en bonne posture, de toute façon. L'homme qu'il vous faut protéger est l'ouvrier qui achète à tempérament, l'homme ordinaire qui n'entend rien aux affaires financières. Quand vous lui dites que les frais seront de $30, il dit: "Oh, seulement $30?" Le fait que ce soit 15 pour cent ne l'inquiète guère. Naturellement, je ne paierais pas autant et vous non plus; nous emprunterions de la banque. Mais l'acheteur ordinaire n'y pense pas et il ne peut pas toujours emprunter de la banque.

Le PRÉSIDENT: Et il demande parfois quel est le pourcentage?

M. THOMPSON: Chez nous, c'est l'une des questions les moins discutées dans les contrats. Voici comment la chose se passe chez nous. Le client dit: "C'est beaucoup" et vous dites "Mais c'est pour deux ans"; et il répond "Ah, c'est vrai", puis il signe et s'en va. Nous croyons que le mouvement des caisses populaires est utile à deux points de vue dans une mauvaise situation semblable. D'abord, la caisse populaire prête au prix coûtant, quel que soit ce prix; ensuite, elle aide à faire l'éducation des gens, à leur enseigner comment l'argent s'administre, ce qui m'amène au point suivant:

Le bon citoyen doit savoir comment administrer l'argent.

Tout ce que nous demandons à cet égard, monsieur le président et messieurs, c'est que les caisses populaires qui accordent des prêts de ce genre aient la garantie du gouvernement si elles la désirent. Le privilège serait facultatif. La modification que nous proposons serait très légère. Aucun changement n'en résulterait dans les opérations des caisses populaires; la caisse populaire qui désire se prévaloir de la loi pourrait simplement le faire. Il se peut que les caisses populaires soient lentes à se servir de cette loi et cela ne serait pas mauvais, car c'est une sorte d'instrument dont on apprend à se servir avec le temps. Mais nous estimons qu'il est important de ne mettre aucune entrave, aucun obstacle à l'action des caisses populaires.

La troisième partie de notre mémoire expose de quelle façon, à notre avis, la loi devrait être modifiée. Nous nous aventurons sur ce terrain avec un peu de crainte, naturellement, car nous ne sommes pas des spécialistes dans cette sorte de rédaction, mais nous estimons qu'avec cela le résultat serait satisfaisant:

1. En ajoutant l'alinéa suivant à l'article des définitions:
"prêteur" signifie

i) une banque, et

ii) une caisse populaire ou autre société coopérative de crédit désignée par le ministre comme prêteur pour les fins de cette loi.

2. En biffant le mot "banque" et en le remplaçant par le mot "prêteur" là où il y a nécessité afin de donner suite au changement qui précède dans l'article des définitions.

Finalement, monsieur le président, si vous-même ou des membres du Comité désirent nous poser des questions, nous ferons de notre mieux pour y répondre. Nous vous remencions d'avoir vien voulu nous entendre.

Le PRÉSIDENT: Merci.

M. Quelch:

D. Je crois comprendre que vous faites payer 1 pour cent pour l'assurance sur la vie? Est-ce exact?—R. Ce n'est pas autant que 1 pour cent pour l'assurance sur la vie d'après notre expérience.

D. Il n'y aurait pas nécessairement un supplément fixe de 1 pour cent ajouté à 5 pour cent?—R. Non, ce ne serait pas un taux fixe, mais je pense que les règlements de la loi sur les prêts aux pêcheurs canadiens autorisent un supplément maximum de 1 pour cent. Je ne connais aucune caisse populaire qui trouve nécessaire d'exiger jusqu'à 1 pour cent pour l'assurance.

D. Vous savez sans doute que la Fédération canadienne de l'agriculture a demandé que le taux d'intérêt autorisé par la loi soit réduit à 4½ pour cent. Si les règlements étaient changés pour permettre aux caisses populaires de demander

1 pour cent pour l'assurance sur la vie, pensez-vous qu'il y aurait danger que les banques les imitent?—R. Qu'elles fassent payer l'assurance? Il est fort possible qu'elles la fassent payer et, à mon avis, ce serait une bonne chose, un bon service rendu à l'emprunteur.

D. Oui, peut-être, mais d'autre part les cultivateurs disent que la stagnation de l'agriculture leur fait désirer fort une baisse du taux d'intérêt. Ils demandent qu'il soit réduit à 4½ pour cent et, si les banques vous imitent, les cultivateurs auraient à payer 6 pour cent au lieu de 5 pour cent, ou de 4½ pour cent comme ils demandent actuellement. Les cultivateurs ne réclament pas ce service, mais une réduction du taux d'intérêt.—R. Je ne puis parler que pour les caisses populaires et pour les cultivateurs qui en sont membres, mais je pense que l'assurance sur la vie—l'assurance automatique des emprunts— est l'un des services les plus populaires qu'offrent les caisses populaires et l'une des principales raisons du développement rapide des caisses populaires. Les cultivateurs et d'autres apprécient ce service et sont heureux de payer deux tiers pour cent, ou environ, pour l'avoir. Je présume que les autres, une fois qu'ils auront compris ce service, l'apprécieront autant.

D. Si un membre a déjà de l'assurance-vie, lui faut-il payer quand même ce supplément?—R. Il lui faut payer quand même, car la caisse populaire ne fait aucune distinction entre ses membres. Quand une caisse populaire a décidé de prendre ou ne pas prendre l'assurance, j'imagine que tous ses membres sont traités de la même façon.

M. Charlton:

D. Une police ordinaire d'assurance sur la vie ne vaut rien de toute façon pour les caisses populaires, car elles ne pourraient pas se faire payer par la compagnie d'assurance. Elles ne peuvent se faire payer que si la police est faite au nom de la caisse populaire. Est-ce exact?—R. Oui. De plus, cela est une forme d'assurance collective; c'est pourquoi elle coûte si peu et il serait contraire au principe de l'assurance collective d'en exempter tel individu et non tel autre, car les personnes les plus susceptibles d'en avoir besoin sont celles qui insistent pour la payer.

M. Quelch:

D. Étant donné que le prêt serait garanti par le gouvernement, les caisses populaires n'auraient pas besoin de la garantie additionnelle fournie par l'assurance sur la vie.?—R. Une caisse populaire n'en a pas autant besoin que ses membres. L'assurance est vraiment un service rendu aux membres, mais elle aide aussi une caisse populaire en ce qu'elle la dispense de la tâche désagréable d'essayer de se faire payer par une famille qui n'est peut-être pas en mesure de payer.

Le PRÉSIDENT: D'autres questions? L'interrogatoire du témoin est-il terminé? Monsieur Purdy?

M. Purdy:

D. Le témoin peut-il nous dire si les caisses populaires des cultivateurs ne prêtent qu'à leurs membres—R. C'est exact.

D. Pouvons-nous en conclure que les caisses populaires des cultivateurs sont n mesure de prêter à leurs propres membres?—R. Certainement!

D. Et qu'elles ont tout l'argent voulu?—R. La situation varie d'une caisse populaire à l'autre; certaines caisses ont toujours des fonds très abondants; d'autres n'en ont pas toujours, c'est-à-dire pas assez pour satisfaire toutes les demandes de leurs membres; par exemple, pendant certaines saisons, elles manquent de fonds, et en d'autres saisons elles en ont trop. C'est pourquoi la création d'une fédération de caisses permet aux unes de venir en aide aux autres et de satisfaire toutes les exigences.

D. Si cette demande était accordée, alors, il semble qu'un nombre limité de caisses populaires seulement en bénéficieraient?—R. Je pense que vous avez peut-être raison. Il est bien difficile de dire exactement quelles caisses populaires, ou combien d'entre elles bénéficieraient immédiatement de la loi.

D. Et ce serait très probablement celles qui ont actuellement des surplus considérables?

Le PRÉSIDENT: Des fonds?

Le TÉMOIN: Je ne saisis pas très bien votre pensée.

M. Purdy:

D. Si on accorde aux caisses populaires le privilège de bénéficier de cette loi, ne suit-il pas que celles d'entre elles qui en tireront parti sont celles qui ont actuellement des surplus considérables qu'elles désirent prêter?—R. Il est bien clair que cette loi ne leur fournira pas d'argent. Elle garantit simplement les prêts accordés à certaines conditions. Pour commencer, il faut donc qu'une caisse populaire ait les fonds voulus pour accorder un prêt en vertu de cette loi. Cela va de soi, je pense.

D. Il faut qu'elle puisse accorder le prêt pour bénéficier de cette loi?—R. Bien oui.

D. Êtes-vous favorables à ce que la fédération des agriculteurs a demandé, que le taux d'intérêt soit réduit à 4½ pour cent?—R. Je pense que nous ne pouvons répondre immédiatement à cette question. Tout ce que nous voulons, c'est de pouvoir recourir à cette loi comme les banques. Nous n'avons rien à dire sur le taux d'intérêt parce que nous n'avons pas étudié cette question. Nous comptions sur un taux d'environ 5 pour cent, mais s'il était réduit à 4½ pour cent ou s'il était majoré à 5½ pour cent, nous l'accepterions. Quant au taux d'intérêt prescrit par la loi, je ne suis pas autorisé à en parler parce que nous n'avons pas discuté cette question, qui en est une d'intérêt public.

D. Et vous croyez toujours nécessaire que vos emprunteurs paient le taux d'intérêt prescrit, quel qu'il soit, et un pour cent de plus pour l'assurance-vie?—R. Je n'aime pas le mot "nécessaire". Nous aimerions que ce soit prévu dans la loi, et je pense que cela y est prévu de la façon dont elle est présentement rédigée. Mais chaque caisse populaire serait libre de décider si elle veut ou non l'assurance-vie sur les prêts de ce genre. Chaque caisse devrait être libre d'ajouter un supplément pour l'assurance si elle le désire.

D. J'arrive à la question que j'ai posée à des témoins précédents: pensez-vous que les caisses auraient de la difficulté à récupérer le total en cas de défaut si les conditions sont les mêmes que pour les banques quant au pourcentage? Je parle du total des soldes dus et du pourcentage dont le gouvernement est responsable. Pensez-vous qu'il se produirait une accumulation d'arrérages qui rendrait peut-être l'application de la loi très difficile quant aux pourcentages et

au total des prêts, si toutes les caisses populaires du pays étaient autorisées à prêter sous le régime de cette loi?—R. Je dois avouer que je ne saisis pas votre question.

D. Alors, je m'exprimerai ainsi: les banques ne peuvent pas, ensemble, prêter plus qu'un certain montant?—R. C'est vrai.

D. Et le gouvernement garantit jusqu'à 10 pour cent des pertes de toute banque?—R. Oui.

D. Si l'on multipliait plusieurs fois le nombre des prêteurs. . .—R. Cela pourrait arriver.

D. . . . ne pensez-vous pas qu'il se produirait une accumulation d'arrérages et que la limite prescrite par le Parlement se trouverait dépassée, ou que le pourcentage de pertes que le gouvernement aurait à combler serait plus élevé qu'on ne le voulait si la loi subissait la modification que vous demandez?—R. Je pense, monsieur le président, que cette question relève vraiment de l'administration de la loi. En réalité, la situation pourrait être favorable au gouvernement comme garant, car la garantie de 10 pour cent s'appliquerait à chaque caisse populaire désignée comme prêteur par la loi. Cela serait différent d'avoir à tenir compte des prêts consentis par toutes les succursales d'une banque; le jeu de la loi se trouverait très décentralisé et, par conséquent, plus facile à surveiller.

D. Si l'on vous accorde ce que vous demandez, pendant plusieurs années au début, les caisses populaires devront peut-être mettre leurs ressources en commun, car l'une d'elles pourrait accorder un prêt et tout perdre. Le gouvernement ne serait responsable que de 10 pour cent de ce prêt, tandis que la caisse populaire devrait subir 90 pour cent de la perte.—R. Je présume que cela s'appliquerait aux prêts de chaque prêteur séparément. Dans un cas, c'est une banque ayant une centaine de succursales qui est désignée comme prêteur et, dans un autre cas, c'est la caisse populaire d'une localité.

D. Je crois que c'est un problème à étudier avec le plus grand soin parce que le mécanisme sera difficile à établir.—R. Je vais vous donner mon opinion personnelle. Cela n'a pas été discuté, mais je pense que nous préférerions que la garantie de 10 pour cent s'applique au total des prêts consentis par toutes les caisses populaires, tout comme elle s'applique au total des prêts consentis par toutes les succursales d'une banque. Cela serait un grand avantage.

D. Pour cela, vous aurez l'énorme tâche de faire parvenir les rapports sur l'état des cultures à chaque caisse populaire. Êtes-vous déjà en mesure de le faire, ou bien vous faudrait-il exiger un taux plus élevé pour établir ce service?—R. Nos caisses populaires, ou du moins un grand nombre d'entre elles fonctionnent d'une façon très efficace et je ne crois pas qu'il serait bien difficile de leur fournir les renseignements nécessaires.

D. Nous sommes tous intéressés à pourvoir la classe agricole de la meilleure sorte de prêts à court terme que possible, et si les caisses populaires ont de l'argent à prêter et croient pouvoir prêter avantageusement aux cultivateurs, il faudrait leur permettre de le faire, si nous pouvons établir le mécanisme voulu.

Le PRÉSIDENT: Monsieur James a maintenant la parole.

M. James:

D. Ne pensez-vous pas que vos caisses populaires, ou certaines d'entre elles, trouveraient nécessaire d'exiger plus que 5 pour cent sur leurs prêts sans l'argent qu'elles font avec l'assurance sur la vie?—R. Monsieur le président, le taux d'intérêt exigé par les caisses populaires varie beaucoup, naturellement. Elles sont

à peu près libres à ce point de vue, quittes à ne pas dépasser la limite établie pour les caisses populaires dans les différentes provinces. Le taux varie de 5 à 12 pour cent, ou un pour cent par mois sur le solde à payer. Je ne crois pas pouvoir mieux répondre à votre question.

D. Voici ma question: vous soutenez vos caisses populaires ou vous augmentez leurs profits, si je puis m'exprimer ainsi, avec votre système d'assurance-vie. Est-ce exact?—R. La compagnie qui fournit presque entièrement ce service d'assurance est la *C.U.N.A. Mutual Insurance Society*, qui est entièrement possédée et administrée par les caisses populaires sous forme d'assurance mutuelle. Si le taux exigé se révèle inutilement élevé, une ristourne est versée au porteur de la police, qui est une caisse populaire. Les caisses populaires ont donc là une petite source de revenu si vous voulez appeler cela un revenu. Ce n'est pas beaucoup, et si après plusieurs années le taux se révèle trop haut, alors on le réduit pour en faire un équivalent plus juste des frais. Sachez que la caisse populaire vend ses services le prix qu'ils lui coûtent. Elle exige 6 pour cent ou 12 pour cent ou tout autre taux qu'elle décide, et si elle tire un revenu de l'assurance, c'est un revenu. Mais à la fin de l'année, à l'assemblée annuelle, les membres décident ce qui sera fait du surplus s'il y en a un. Ils peuvent le transformer en dividendes sur les actions, en intérêts sur les dépôts ou en utiliser une partie pour accorder un rabais d'intérêt aux emprunteurs.

D. C'est un revenu et vous pouvez l'ajouter au fonds général ou le distribuer entre les membres.—R. Exactement.

D. Ou encore l'employer pour augmenter leur capital. Par exemple, si les prêts n'ont pas été remboursés aussi rapidement qu'ils auraient dû l'être, peut-être le revenu tiré de ce 5 pour cent ou du taux quelconque exigé d'eux devra-t-il être accru? C'est là, je pense, une supposition naturelle?—R. Vous voulez dire pour couvrir les mauvaises dettes? Le taux d'intérêt devrait être majoré si un renouvellement de prêt n'est pas accordé?

D. Si vous n'aviez pas ce revenu de l'assurance, il vous faudrait naturellement trouver de l'argent quelque part pour verser des dividendes à vos actionnaires ou pour payer les frais des prêts.—R. Je doute que cette conséquence suivrait. Dans les caisses populaires, nous n'aimons pas l'expression "vendre de l'assurance", mais il y a quand même des frais de vente. Les primes d'assurance sont payées chaque mois en fonction des soldes dus, et cela comporte une certaine somme de travail. La caisse populaire peut ne pas réaliser un profit, même avec la ristourne sur la prime. Mais n'ayant jamais administré une caisse populaire, je ne suis pas trop sûr de moi sur ce point.

Le PRÉSIDENT: D'autres questions? Monsieur Nicholson?

M. Nicholson:

D. J'ai quelques questions à poser, mais auparavant, je voudrais revenir sur la question de M. Purdy. A la séance du Comité vendredi, il pouvait sembler qu'il y avait des contradictions dans les questions posées. Ceux de l'Ouest disaient que les cultivateurs étaient dans une situation financière critique, et l'on a dit aussi que les caisses populaires étaient en bonne posture.

J'ai apporté le rapport annuel de ma propre caisse populaire, qui est très petite; et M. Mang pourrait produire le rapport de la sienne, la caisse Sherwood de Regina, qui est très importante. La petite caisse de Sturgis fut fondée en 1939 grâce à l'initiative d'un prêtre catholique, notre curé. La banque avait quitté la localité une vingtaine d'années auparavant. Je dois avouer que l'on

pensait qu'il était un peu fou de la part des habitants de l'endroit d'établir une banque. Mais je vois que, depuis 1939, cette caisse populaire a prêté $400,000 à ses membres et j'ai été surpris d'apprendre à l'assemblée annuelle que ses disponibilités en espèces s'élevaient à $2,140; qu'elle avait en dépôt $11,336, qu'elle avait placé $5,839 à la fédération des caisses à Regina et qu'elle disposait en tout en décembre dernier d'environ $18,000 à prêter. Mais les cultivateurs étaient dans la même posture que nous. Nous avions sur les bras 20,000 boisseaux de blé que nous ne pouvions pas vendre. Ce grain est encore là et nous n'avons pas vendu un boisseau du blé de l'an dernier. D'autre part, les taxes nous ont coûté $2,800 et les engrais, $1,500, pour ne mentionner que ces deux item, et malgré ces dépenses nécessaires, nous n'avons rien pu vendre de notre blé de 1955.

Les cultivateurs de cette localité sont dans le même cas. Bien que leur caisse populaire ait environ $18,000 qu'elle aimerait prêter à 6 pour cent, les cultivateurs ne s'endettent pas auprès de leur propre caisse plus qu'il n'est absolument nécessaire avant de savoir où et quand se vendra leur blé.

J'ai le rapport annuel de la fédération des coopératives de crédit de la Saskatchewan. C'est une fédération à laquelle appartiennent la caisse de M. Mang, la mienne et d'autres caisses de la province. Dans toute la province, la fédération a environ 4 millions de dollars à placer. C'est de l'argent que les caisses locales mettent à la disposition de l'organisme central, qui lui-même au besoin en fournit aux caisses locales. Je crois que, si cette situation se prolonge, si nous sommes incapables de vendre une partie du grain que nous avons et si nous avons les récoltes de deux ans sur les bras l'an prochain, notre caisse populaire devrait jouir de la même garantie que les banques quand elle accordera des prêts aux cultivateurs pour de la machinerie neuve. La caisse de Sturgis prête une bonne proportion de son argent pour des améliorations agricoles. Les banques n'ont pas eu de pertes sensibles à se faire rembourser par le gouvernement parce que le pays est très prospère. Mais, si les dix prochaines années apportent une autre aggravation de la situation où se trouve l'agriculture dans tout le Canada, je pense qu'il serait juste que les caisses populaires qui accordent cette sorte de prêts aux cultivateurs jouissent de la même garantie.

C'est un long prélude à la question que je vais poser. Il est venu vendredi un témoin qui a donné l'impression que cette demande venait de la Saskatchewan. Je crois que "bruyante" est le qualificatif qui fut employé. Monsieur Staples voudrait-il indiquer...

M. BYRNE: Qui a employé ce qualificatif?

Le PRÉSIDENT: Ce fut M. Gordon Smith vendredi, je pense.

M. BYRNE: C'est un bon mot.

M. NICHOLSON: Je ne crois pas que M. Smith ait voulu donner cette impression, mais je pense qu'il l'a fait, et il a dit que cette demande venait des caisses populaires de la Saskatchewan, laissant entendre que nous avons peine à obtenir du crédit de nos caisses là-bas, ce qui n'est pas vrai. M. Staples pourrait-il nous dire si c'est lui ou M. Smith qui parle au nom des caisses populaires de tout le pays, et si ceux qui demandent ces changements se trouvent dans une région plus étendue que la Saskatchewan?

Le TÉMOIN: Monsieur le président, il faut que M. Smith et moi soyons ensemble pour parler au nom du mouvement des caisses populaires dans tous ses aspects. Mais au congrès que nous avons terminé vendredi soir, il y avait des représentants officiels des caisses populaires des provinces et de la C.U.N.A.

Les coopératives de crédit des provinces forment la *Co-operative Union of Canada*. Parmi les membres de la *Co-operative Union of Canada* se trouvent aussi un certain nombre de groupements coopératifs internationaux. L'un de ces groupements internationaux est la *Credit Union National Association*, dont le gérant canadien est M. Smith. La *Credit Union National Association* a droit à un délégué au congrès annuel du mouvement coopératif canadien. La résolution dont j'ai donné lecture au début fut entérinée à l'unanimité. Vous avez eu le témoignage de M. Smith comme preuve que la C.U.N.A. favorise cette mesure. Je ne veux pas sembler vouloir diminuer l'importance de l'appui qu'y donne aussi le mouvement coopératif de la Saskatchewan. Si la Saskatchewan disparaissait du mouvement coopératif au Canada, elle y laisserait un très grand vide; mais la Saskatchewan, si importante qu'elle soit, ne détermine certainement pas la ligne de conduite du mouvement coopératif canadien. Ce mouvement est très fort dans d'autres provinces, notamment dans le Québec. Je pourrais fournir une petite preuve que cette question en intéresse d'autres qui ne sont pas de la Saskatchewan. Il nous a fallu faire vite et nous apprécions la coopération du président et des membres du Comité. Comme je l'ai dit, le sénateur Vaillancourt a comparu l'an dernier pour appuyer la modification ou le changement que nous demandions dans la loi sur les prêts aux pêcheurs. Nous n'avions pas eu l'occasion de discuter ceci avec le sénateur Vaillancourt après l'adoption de la résolution la semaine dernière et, samedi, deux de nos délégués allèrent donc à Québec pour parler au sénateur. Il arrive que les deux émissaires envoyés à Québec étaient de la Colombie-Britannique; ils appartiennent à la fédération des caisses populaires de cette province. M. Bentley, qui en est le président, et M. Robinson, le gérant. Le sénateur Vaillancourt n'est pas ici et il vous parlera lui-même, mais j'ai un télégramme de M. Bentley disant que le sénateur a donné l'assurance que le mouvement des caisses populaires du Québec appuie notre demande. Cela, je pense, est une assez bonne preuve que ceux qui s'intéressent à cette question ne sont pas seulement de la Saskatchewan.

Le PRÉSIDENT: Pour être juste envers M. Gordon Smith, je ne crois pas qu'il ait dit que tous ceux qui s'y intéressaient étaient de la Saskatchewan. Nous parlions de cette question en général et il a laissé entendre que la Saskatchewan et une autre province...en tout cas les provinces qui disposaient des plus gros excédents d'argent étaient naturellement les plus désireuses de faire adopter cette proposition.

M. SMITH (*Battle-River-Camrose*): Ne nous a-t-on pas dit vendredi que la fédération de l'Alberta refusait de venir ici à ce sujet?

Le PRÉSIDENT: Ce n'est pas ce que j'ai compris.

M. SMITH (*Battle-River-Camrose*): Vendredi, ne nous a-t-on pas dit que la province d'Alberta ne voulait pas venir ici à ce sujet, et je crois qu'il a mentionné aussi le Manitoba.

Le PRÉSIDENT: Je pense qu'il a mentionné que le Manitoba et l'Alberta n'étaient pas enthousiastes, mais je ne suis pas certain qu'il ait dit que ces provinces étaient opposées au projet. Je pense qu'il peut l'avoir dit.

M. NICHOLSON: Et que la Colombie-Britannique était indifférente.

M. CHARLTON: Que la Colombie-Britannique était disposée à donner son appui si les provinces de la Prairie le voulaient.

Le PRÉSIDENT: Il a bien dit que la Colombie-Britannique serait consentante si les autres provinces le voulaient.

Le TÉMOIN: J'aimerais avoir l'occasion de lire les témoignages. Cependant, je suppose que les membres du Comité ne les ont pas encore lus non plus. En ce qui concerne la Colombie-Britannique, l'homme qui fit tout le plaidoyer l'an dernier pour que la loi sur les prêts aux pêcheurs s'appliquât aux caisses populaires est M. R. J. McMaster, l'avocat de la fédération des caisses populaires de la Colombie-Britannique. Il n'y a certainement rien qui nous porte à croire que la fédération des caisses populaires de la Colombie-Britannique ait des vues différentes sur cette loi-ci. Nous avons même des preuves qu'elle a exactement les mêmes vues et préconise avec enthousiasme l'admission des caisses populaires. M. Smith est peut-être mieux placé pour le savoir, mais quand il a mentionné l'Alberta et le Manitoba, je me demande s'il ne parlait pas de la loi sur les sociétés coopératives de crédit du Canada plutôt que de l'admission des caisses populaires.

Le PRÉSIDENT: Il parlait bel et bien de l'admission des caisses populaires dans la loi sur les prêts destinés aux améliorations agricoles.

M. CHARLTON: Il est probablement malheureux que nous ayons entendu des témoignages qui nous portent à croire, pour le moins, que les caisses populaires du pays ne sont pas unanimes à vouloir être admises. Je me demande si M. Staples voudrait indiquer la plus grande raison pour laquelle les caisses populaires veulent être admises, étant donné que leurs pertes, d'après M. Smith, ont été de 1/10 pour cent. Elles rendent service avec l'assurance-vie, qui est excellente à mon avis. Elles accomplissent une œuvre merveilleuse, mais je me demande si leur admission ne comporterait pas des désavantages, en surcroît d'écritures pour des administrateurs dont la plupart ne sont pas rémunérés, je crois, qui l'emporteraient sur les avantages de la garantie.

Le TÉMOIN: Il est fort difficile pour nous, monsieur le président, de dire quelle est la principale raison. Nous avons essayé de donner un certain nombre de raisons dans notre mémoire. Je crois que l'on pourrait en ajouter une autre, qui découle, je suppose, de toutes celles données, et c'est que le mouvement des caisses populaires est fier de lui-même. Il estime qu'il rend de bons services à ses membres, des services qui servent l'intérêt public et il ne voit aucune raison pour être placé dans une posture désavantageuse par rapport à une succursale de banque située de l'autre côté de la rue ou dans la ville voisine. J'ai entendu des dirigeants de caisses populaires dire que leurs membres seraient justifiés de demander quel défaut peuvent avoir les caisses populaires pour que le gouvernement garantisse, à certaines conditions, un prêt consenti par une banque et ne garantisse pas le même prêt consenti par une caisse populaire. C'est une arrière-pensée que nous pouvons tous avoir.

M. BLACKMORE: Après avoir entendu la discussion sur ce que j'appellerai la réticence de l'Alberta et du Manitoba, j'ai l'impression que les caisses de ces provinces craignent de perdre une certaine mesure de leur autonomie en se plaçant sous le régime de cette loi. Le témoin pense-t-il que ce danger soit réel?

Le TÉMOIN: Monsieur le président, il est étrange d'entendre dire que des gens de l'Alberta sont prudents en matière de financement ou quand il est question d'étendre le crédit. Cependant, je voudrais insister sur un point que j'ai tenté de rendre clair tantôt. Au meilleur de notre connaissance, cela ne peut nuire à une caisse populaire, car toute caisse populaire pourrait décider elle-même si elle veut ou non se prévaloir de la loi; ce serait entièrement facultatif. Cela ne ferait pas même un grand changement dans les opérations des caisses populaires qui s'en serviraient. Les caisses populaires seraient libres de ne pas s'en servir

si elles ne veulent pas. Dans deux ans, trois ans ou plus tard, s'il y a deux, douze ou cinquante caisses populaires qui se servent de cette loi, si elle produit des effets préjudiciables, je présume qu'elles s'en écarteront le plus vite possible et qu'aucune autre n'en fera plus l'essai. Cependant, nous n'anticipons rien de tel.

M. BLACKMORE: Je considère que les gens de l'Alberta sont en général très prudents en présence de tout contrôle centralisé. Ils combattent cela depuis longtemps, ce qui fera comprendre au témoin pourquoi il trouve que les caisses populaires de l'Alberta sont prudentes.

Le TÉMOIN: Monsieur le président, je tiens à dire que l'admission dans cette loi ne signifie pas que les caisses populaires seraient soumises à la surveillance et à l'inspection du gouvernement fédéral. Mais nous admettons qu'il s'établira des rapports entre une caisse populaire et l'autorité fédérale; cela fut longuement examiné à propos des règlements de la loi sur les prêts aux pêcheurs. J'estime personnellement que c'est une question à examiner avec encore plus de soin en ce qui concerne cette loi-ci, mais c'est une question de réglementation. Toute l'action législative que nous demandons, c'est que la loi s'applique aux caisses populaires. Comme M. McMaster et d'autres l'ont clairement dit dans leurs témoignages l'an dernier, nous estimons qu'il est possible pour le gouvernement fédéral d'établir les rapports et les sauvegardes nécessaires en utilisant les moyens qui existent. Nous pouvons nous fonder sur l'expérience encore restreinte que nous avons de la loi sur les prêts aux pêcheurs depuis qu'elle s'applique aux caisses populaires.

S'il semble à certains que cette sorte de relations indirectes avec le mouvement des caisses populaires est insuffisante, nous y regarderons deux fois avant d'aller plus loin.

M. James:

D. Un argument que vous-même et M. Smith avez fait valoir, c'est que l'octroi de la garantie aux caisses populaires aura pour effet d'augmenter considérablement leur prestige dans tout le Canada. Je me demande si vous estimez que les caisses populaires se serviront beaucoup de cette loi pour prêter, ou bien si nous ne nous trouverons pas à décerner simplement aux caisses populaires une sorte de certificat gouvernemental semblable au certificat de "Good Housekeeping" qu'une compagnie juge si important d'avoir sur son produit. Pensez-vous que les caisses populaires s'en serviront beaucoup?—R. C'est très difficile à dire. Je pense que ce que M. James appelle un certificat gouvernemental est très important. Le gouvernement du Canada pourrait peut-être songer à donner plus qu'il ne l'a fait jusqu'ici son certificat d'approbation à l'ensemble du mouvement coopératif. Cependant, j'estime que c'est une chose avec laquelle il nous faut tous expérimenter. L'établissement des relations voulues entre les caisses populaires et l'autorité fédérale est une tâche très importante.

Le mouvement des caisses populaires ne sera sûrement pas à tout jamais exclu de cette sorte de privilège au Canada simplement à cause des exigences de notre constitution. Les Canadiens sont sûrement capables, sans abandonner la constitution, qui est celle qui convient à notre pays je pense, de laisser les caisses populaires entièrement sous la juridiction provinciale et d'établir quand même entre elles et l'autorité fédérale des relations convenables qui leur permettront de faire ce que nous demandons, c'est à dire d'étendre leurs services. En ajoutant

ces quelques mots dans la loi, vous nous permettrez d'expérimenter dans cette voie. Je crois que c'est un point extrêmement important, le plus important même.

Si les circonstances changeaient, comme a dit M. Nicholson, les caisses populaires pourraient trouver cela extrêmement utile; mais personnellement, je suis incapable de prédire dans quelle mesure elles s'en serviront. Quelques mois seulement se sont écoulés et nous constatons que, déjà, quelques caisses populaires de pêcheurs se servent de la loi et il y a beaucoup moins de caisses populaires chez les pêcheurs que chez les cultivateurs. Je suis donc incapable de faire une prédiction.

M. Dinsdale:

D. Dans le cas des caisses populaires des pêcheurs, sont-elles astreintes par la loi à l'inspection du gouvernement fédéral?—R. Je crois comprendre que l'autorité fédérale a un droit d'inspection, non conféré par la loi, mais par la formule que les caisses populaires signent pour être désignées comme "prêteurs". Je crois que cette formule donne à l'autorité fédérale le droit d'examiner les livres d'une caisse populaire. Je ne vois pas comment nous pourrions nous y opposer beaucoup, mais il serait bien différent de demander que l'autorité fédérale établisse un personnel de quelques personnes—personnel qui grossirait éventuellement—chargées de s'assurer directement si telle ou telle caisse populaire est digne d'être désignée comme "prêteur".

D. Pensez-vous que cette procédure servira de formule pour cette nouvelle sorte de législation?—R. Nous sommes satisfaits, pour commencer, de la formule de la loi sur les prêts aux pêcheurs et nous pensons qu'elle serait satisfaisante si seulement la loi donnait la permission, comme nous le disons dans les modifications que nous proposons, de prendre soin du reste par voie de réglementation. La situation change très rapidement dans ces classes de la société et il me semble que nous ne pouvons pas prévoir assez bien pour les mettre dans une loi, toujours un peu difficile à modifier, à quelles exigences doit répondre une caisse populaire pour être désignée comme "prêteur". Des règlements peuvent se modifier par des négociations entre l'administrateur, le ministre et le représentant des caisses. Nous pensons que cette méthode serait bien meilleure, pour le moment.

D. A l'heure actuelle, vous êtes assez bien surveillés par les autorités provinciales et vous voulez conserver ce régime?—R. Oui.

D. L'importance d'une caisse populaire est-elle limitée, ou vous efforcez-vous simplement d'en faire des institutions locales?—R. Une caisse populaire peut grandir tant qu'elle voudra. Certaines caisses, créées pour les employés d'entreprises industrielles, sont très importantes. Il est difficile de voir comment une caisse populaire desservant les cultivateurs d'une localité rurale pourra jamais prendre de l'ampleur. Il y a des caisses qui deviennent assez importantes, mais pas au point de compter des milliers et des milliers de membres.

D. Essayez-vous de conserver le principe d'étroites relations de voisinage?—R. Si nous essayons?

D. Oui?—R. Certainement. Cela fait partie de ce que nous appelons l'aspect éducatif du mouvement des caisses populaires et c'est une très importante partie de notre travail. Nous essayons sûrement.

M. Stanton:

D. N'est-il pas exact que certaines caisses populaires ne craignent pas tant de se placer sous le régime de cette loi que le danger que cela ne soit le début d'une véritable immixtion dans leurs affaires plus tard?—R. C'est peut-être vrai. Il

est possible que des caisses populaires éprouvent ce sentiment et que des dirigeants de caisses populaires l'éprouvent aussi. Nous pensons que la constitution canadienne est telle qu'il faut nous y conformer. A cet égard du moins, nous ne voudrions pas la changer. Elle a certains avantages et certains désavantages et nous voudrions avoir l'occasion d'en affronter les désavantages afin de frayer la voie au progrès des caisses populaires et des coopératives de crédit. Je ne crois pas être bien compétent pour traiter cette question.

M. Purdy:

D. Nous voulons tous, je pense, assurer à nos cultivateurs les meilleures sources possibles de crédit pour qu'ils puissent obtenir promptement et facilement des prêts. Vous avez dit que, pour appliquer la loi aux caisses populaires si nous y apportons les modifications que vous proposez, il restera un gros travail de réglementation à faire. Les banques se servent de cette loi depuis des années et je crois qu'elle a fonctionné d'une manière satisfaisante. Pensez-vous que l'admission des caisses pourrait ralentir de quelque façon le fonctionnement de la loi?

Vous avez dit aussi que cela serait une expérience. Nous n'avons pas encore tous les résultats de l'expérience tentée avec la loi des pêcheurs. Je me demande pourquoi vous jugez nécessaire de demander cela immédiatement sans avoir sous les yeux les résultats obtenus avec les pêcheurs. Je sais que cette loi dure depuis cinq ans et qu'il serait peut-être difficile de revenir l'an prochain quand nous saurons ce que l'expérience a donné chez les pêcheurs. Je vous livre ma pensée sans intention destructrice, pour connaître la vôtre.—R. Je suppose que cela est fort possible. Il est difficile de savoir ce qui serait arrivé si telle chose ne s'était pas produite. Il est fort possible, que si cette loi n'avait pas éte remise à l'étude avant l'an prochain, nous n'aurions pas essayé de soulever cette question. Je l'ignore, mais vous êtes à examiner la loi et nous ne pouvons pas laisser passer l'occasion de présenter nos vues.

M. Cardiff:

D. A votre avis, le progrès des caisses populaires serait-il entravé si le taux d'intérêt était réduit à 4½ pour cent?—R. Il en résulterait, je pense, que le nombre des caisses populaires se servant de la loi serait moins considérable que si le taux demeurait 5 pour cent. Je ne crois pas qu'il y ait là une différence de principe en jeu. Certaines caisses populaires qui se serviraient de la loi à 5 pour cent pourraient juger qu'elles n'ont pas les moyens de s'en servir à 4½ pour cent. Je pense que ce serait là la seule différence.

M. QUELCH: Vous n'êtes certainement pas opposé à un taux de 4½ pour cent?

M. White (Middlesex-Est):

D. En ce qui concerne l'inspection, si elle devient une prérogative fédérale, l'expérience m'a enseigné qu'inspection devient éventuellement direction, et c'est exactement ce que certaines caisses populaires redoutent, n'est-ce pas?—R. Oui, cela se peut. C'est ce que certains redoutent. Peut-être est-il à propos de rappeler que les caisses populaires canadiennes procèdent d'un mouvement international. Je crois qu'il doit en être ainsi. Je veux que personne n'ait le moindre doute à ce sujet. Les aspects internationaux sont très importants. Étant donné que c'est un mouvement international, le Canada, comme vous pouvez l'imaginer, n'y commande pas beaucoup d'influence. Les relations entre les coopératives, les caisses populaires et les gouvernements au Canada—même si

elles ne sont pas aussi bonnes que nous le voudrions dans certains cas—sont, je crois pouvoir le dire, meilleures qu'elles le sont dans d'autres pays. Je n'en dirai pas plus afin que l'on ne nous accuse pas d'être de mauvais voisins. Il se peut que le manque de bonnes relations dans des pays qui ne sont pas éloignés du nôtre soit présent à l'esprit de certains. Il est cependant vrai qu'aux États-Unis il y a deux sortes de caisses populaires. Il existe une loi fédérale sur les caisses populaires et cette loi permet à une caisse populaire de se constituer n'importe où aux États-Unis sans s'occuper de l'autorité de l'État. De plus, la plupart des États ont leurs propres lois sur les caisses populaires ou coopératives de crédit, tout comme nos provinces. C'est une situation que je ne voudrais pas voir dans notre pays. Je pense qu'il y a beaucoup de dirigeants aux Etats-Unis qui se hâteraient de changer cela s'ils le pouvaient.

La loi fédérale fut adoptée pour des raisons que l'on croyait très bonnes, mais nous n'avons pas besoin d'une loi semblable ici. Dans chaque province, il y a une loi régissant les caisses populaires. Nous croyons qu'il devrait être possible pour le gouvernement fédéral de passer par l'autorité provinciale pour communiquer avec les caisses populaires. La plupart des provinces ont un service administratif complet qui pourrait s'en occuper et les autres ont une division. Ces organismes surveilleraient le fonctionnement des caisses populaires et enregistreraient l'expérience acquise avec la loi. Il n'est sûrement pas possible de demander que le gouvernement fédéral, sous prétexte que la banque est une question fédérale, établisse des organismes identiques pour que la garantie puisse s'appliquer aux caisses. C'est un problème compliqué. Nous croyons que l'on devrait nous fournir l'occasion de l'aborder nous-mêmes en nous accordant la permission de pénétrer dans ce domaine sur un pied réduit.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Staples, il me fait plaisir de vous remercier au nom du Comité. Vos connaissances et votre expérience seront très utiles au Comité et nous vous sommes reconnaissants d'être venu ce matin.

— Le témoin se retire.

Le PRÉSIDENT: J'ai ici une communication de la *Western Retail Lumbermen's Association*. J'ai reçu cette lettre ce matin et je vous en donne lecture:

Cher monsieur,

Sujet: La loi sur les prêts destinés aux améliorations agricoles

Nous savons que votre comité examine actuellement cette loi et nous voudrions vous présenter par cette lettre certaines observations tirées de l'expérience acquise par les commerces de bois de construction, au nombre de près d'un millier, que nous représentons dans l'Ouest.

Nous sommes très heureux que le gouvernement ait jugé à propos de proposer la continuation de la loi pour trois autres années et de porter à $5,000 le maximum du prêt admissible.

Nous croyons que les banques à charte hésitent trop à accorder des prêts à long terme sur les bâtiments de ferme. Cette répugnance se comprend peut-être parce que prendre une garantie sur la machinerie est une opération plus simple en comparaison. Cependant, nous croyons que, dans l'Ouest canadien, prendre une hypothèque sur une terre est aussi une opération simple à cause du système de titres Torrens qui existe dans chacune des provinces de la Prairie.

Nous proposons que certaines des restrictions actuelles soient enlevées, c'est-à-dire que l'on permette au gérant de la banque ou à un employé de la banque d'agir comme témoin à la signature d'une hypothèque.

Pour que le cultivateur puisse bénéficier plus intégralement de cette loi, nous proposons respectueusement:

1. Que votre comité songe à encourager les prêts de construction à long terme, garantis par des hypothèques sur les terres.
2. Que le maximum soit porté à $6,000 afin que ces prêts soient plus en rapport avec le coût actuel de la construction.
3. Nous croyons savoir que les caisses populaires ont demandé d'être désignées comme "prêteurs" dans la loi. On pourra s'opposer à ce que les caisses populaires soient admises à accorder des prêts garantis sur les troupeaux, car elles ne peuvent invoquer l'article 88 de la loi sur la banque. Cependant, nous croyons que le Comité pourrait trouver à propos de permettre aux caisses populaires d'accorder des prêts de construction garantis par des hypothèques sur les terres. Les caisses populaires pourraient alors accepter les mêmes sortes de garanties que les banques pour les prêts de construction.

Nous répétons qu'à notre avis il répugne et il a toujours répugné aux banques d'accorder des prêts de construction à long terme aux cultivateurs. Nous prions respectueusement le Comité de recommander que les banques augmentent considérablement leur participation à cette sorte de prêts sous le régime de la loi.

Respectueusement vôtre,
Western Retail Lumbermen's Association

Le secrétaire-gérant,
HECTOR J. CRAIG.

Il est dit, dans une lettre jointe à celle-ci, de ne pas hésiter à communiquer avec M. Craig si nous avons besoin d'éclaircissements ou de plus de détails sur certains points. Avez-vous des questions à poser? Cette lettre paraîtra au compte rendu.

Je crois que la présentation de requêtes au Comité est terminée. Nous sommes prêts à reprendre l'examen de la loi elle-même. Peut-être devrions-nous siéger cet après-midi? Il y a plusieurs autres comités qui se réunissent demain.

M. NICHOLSON: Quelle urgence y a-t-il d'en finir avec cette question? Quand des exemplaires des Procès-verbaux et Témoignages seront-ils disponibles?

Le PRÉSIDENT: Nous ne le savons pas. Nous avons demandé de les imprimer le plus tôt possible. Il n'y a aucune raison de retarder le bill indéfiniment. Nous avons déjà entendu les témoignages.

M. BYRNE: Ce bill est-il déjà passé au Comité de la banque et du commerce?

Le PRÉSIDENT: Non.

M. BYRNE: Avons-nous interrogé les fonctionnaires du ministère des Finances?

Le PRÉSIDENT: Les administrateurs de la loi sont ici, ou ils le seront quand nous reprendrons l'examen du bill, pour répondre à toutes les questions. Nous examinerons le bill article par article. Mais il est très court, deux articles seulement, l'un pour porter le maximum à $5,000 et l'autre pour prolonger la loi.

M. NICHOLSON: Si les fonctionnaires sont disponibles, je n'ai aucune objection à ce que nous nous réunissions cet après-midi. Ensuite, nous pourrons différer notre décision finale jusqu'à ce que nous ayons vu l'ensemble des témoignages.

M. BYRNE: Je sais que le bill est très court, mais ce principe d'obtenir des témoignages d'autres personnes que les banquiers est important et nous devrions les obtenir.

Le PRÉSIDENT: Je n'essaie pas de bousculer le Comité. Les difficultés seront encore pires demain. Beaucoup m'ont demandé de ne pas faire obstacle au Comité de la banque et du commerce, qui doit siéger demain matin et de nouveau jeudi dans la matinée et dans l'après-midi.

M. NICHOLSON: Pouvez-vous nous annoncer quand certaines des autres questions déférées à ce comité-ci seront examinées? Quand a-t-on l'intention de faire venir les membres de la Commission du blé?

Le PRÉSIDENT: J'ignore quand d'autres représentants se présenteront au Comité. J'ai moi-même pris des renseignements et je pense qu'il ne serait pas à propos de les inviter maintenant. Je sais que le président de la Commission du blé est à l'étranger. Il est au Japon et ne sera pas de retour avant la fin de mai.

M. STANTON: Pendant la fin de semaine, j'ai eu l'occasion de rencontrer le président de la *Concentrated Milk Producers Association* de l'Ontario, M. Lowrey. Apparemment, il a essayé de communiquer avec des officiels, car il veut présenter un mémoire au Comité. Il semble, a-t-il dit, que l'association ne se soit pas adressée aux fonctionnaires compétents, mais elle est très désireuse d'être entendue prochainement du Comité.

Le PRÉSIDENT: J'espère bien que vous lui avez dit à qui il doit s'adresser et qu'il n'aura plus ce problème.

M. STANTON: Je lui ai dit que je soulèverais la question à la séance du Comité aujourd'hui et que je lui ferais part des résultats.

Le PRÉSIDENT: Jusqu'ici, nous n'avons reçu aucune autre demande.

M. STANTON: Ils ont dû s'adresser aux mauvais endroits.

Le PRÉSIDENT: Nous commencerons l'examen du bill à 4 heures cet après-midi.

REPRISE DE LA SÉANCE

Le PRÉSIDENT: Silence. Nous sommes prêts à examiner le bill 208.

Avant de commencer, je désire verser au compte rendu les noms des membres du comité du programme: MM. Anderson, Argue, McBain, Mang, Pommer, Roberge, Smith (*Battle-River-Camrose*), Gour (*Russell*) et moi-même.

Nous avons les témoins suivants: M. D. M. McRae, surveillant de la loi sur les prêts destinés aux améliorations agricoles et M. H. J. MacBurney, inspecteur chef des prêts destinés aux améliorations agricoles. Nous allons aborder l'examen du bill et les membres du Comité pourront poser des questions à M. McRae.

M. NICHOLSON: M. McRae nous exposerait-il comment la loi a fonctionné jusqu'ici? La dernière fois que la loi a été revisée, on nous avait fait un exposé très utile sur les années précédentes.

Le PRÉSIDENT: M. McRae n'a préparé aucun exposé, mais je suppose qu'il pourrait nous fournir certains chiffres, bien que nous ayons tous les chiffres dans le rapport annuel.

M. PURDY: Y a-t-il eu un rapport annuel?

Le PRÉSIDENT: Le dernier rapport paru est celui de 1954. On est à imprimer le rapport de 1955, mais M. McRae en donnera les points saillants.

M. PURDY: Du rapport de 1955?

Le PRÉSIDENT: Les points saillants de 1955.

M. D. M. McRae, surveillant de la loi sur les prêts destinés aux améliorations agricoles, est appelé:

Le TÉMOIN: Au cours de la période de 11 ans terminée le 31 décembre 1955, il a été prêté un total de $582,712,000 réparti en 535,229 prêts. Les pertes subies pendant cette période de onze ans se sont élevées au total de $285,000, réparti en 585 réclamations.

Le PRÉSIDENT: Est-ce la somme payée aux banques?

M. CHARLTON: Pendant toute la période?

Le PRÉSIDENT: Oui, de 1945 à 1955 inclusivement, n'est-ce pas?

Le TÉMOIN: C'est exact.

M. Charlton:

D. C'est le montant payé aux banques, $285,000. Quelle a été la perte réelle?—R. C'est là la perte subie pendant la période de onze ans, $285,000.

D. Quel est le montant prêté que l'on n'a pas recouvré?—R. Vous parlez du montant dû?

D. Les pertes bancaires ont été de $285,000 seulement, mais le prêt n'est pas garanti à 100 pour cent.—R. Chaque prêt est garanti à 100 pour cent pourvu que le total des pertes de la banque ne dépasse pas 10 pour cent.

Le PRÉSIDENT: En fait, les prêts ont été garantis, en sorte que le total des pertes n'a pas été de 10 pour cent.

M. QUELCH: Étant donné que nous avons reçu un certain nombre de recommandations de la Fédération canadienne de l'agriculture et d'autres groupes et qu'il nous sera impossible de les discuter pendant l'examen des articles du bill, comment allons-nous procéder? Si nous voulons accepter certaines des modifications proposées par la Fédération canadienne de l'agriculture, nous procéderons par voie de recommandation dans notre rapport?

Le PRÉSIDENT: Je crois que la meilleure chose à faire est d'en finir avec le bill, puis d'aborder cette question ensuite.

M. PURDY: Ne devrions-nous pas laisser M. McRae terminer son exposé? Il a d'autres chiffres.

Le PRÉSIDENT: Oui, mais ceci est une question de procédure. Comme solution, je pense qu'il serait préférable d'examiner le bill, puis de décider ensuite quelles recommandations le Comité désire faire.

M. QUELCH: J'ai soulevé cette question parce que nous pourrions obtenir l'opinion de M. McRae sur certaines des recommandations en l'interrogeant, mais devons-nous nous limiter au bill ou bien sommes-nous libres de lui parler des recommandations?

Le PRÉSIDENT: Cela dépend du Comité. Je pense qu'il serait plus facile...

M. PURDY: Malgré le respect que je dois à M. Quelch, je pense que M. McRae devrait être invité à donner pour le moment le total des sommes dues et les autres chiffres. Il ne les a pas encore fournis.

Le PRÉSIDENT: Je regrette de ne pas avoir été compris.

M. PURDY: Ce serait procéder par ordre.

Le PRÉSIDENT: C'est une simple question de procédure. Si nous continuons d'interroger M. McRae maintenant, cela voudra dire que nous ne discuterons pas les autres questions avant d'avoir terminé l'étude du bill.

M. PURDY: Maintenant que M. McRae a commencé d'exposer l'état financier, il faudrait bien lui permettre de finir et de nous dire quelles sont les sommes dues, au lieu de l'interrompre.

Le PRÉSIDENT: Nous sommes à régler un point: comment procéder. Nous n'interrompons pas M. McRae; en réalité, nous interposons une décison.

M. PURDY: Je suis au regret de dire qu'il a été interrompu.

Le PRÉSIDENT: Je propose au Comité de faire comme dit M. Purdy: d'en finir avec le bill et de discuter ensuite toute question soulevée.

M. PURDY: Il ne s'agit pas du bill. M. McRae était simplement à exposer les résultats obtenus avec cette loi jusqu'à 1955 inclusivement. Il n'était pas question du bill du tout.

Le PRÉSIDENT: On a coutume de toujours profiter de l'article 1 pour faire une revue générale et c'est ce que nous essayons de faire en ce moment.

M. PURDY: Ne pourrions-nous pas en finir avec l'article 1 sans aborder d'autres questions?

Le PRÉSIDENT: C'est ce que nous allons faire.

M. PURDY: Très bien. Je veux obtenir les chiffres.

Le PRÉSIDENT: C'est ce que nous voulons aussi et, si le Comité y consent, nous allons différer le reste jusqu'à la fin.

Adopté.

M. Purdy:

D. Quel est le total des sommes dues à l'heure actuelle?—R. Au 31 décembre 1955, le total des soldes s'élévait à $132 millions.

D. Et le total des remboursements?—R. C'était la différence entre $132 millions et $585 millions.

D. Quelle partie des $132 millions était en souffrance?—R. Je l'ignore.

M. PURDY: Vos chiffres ne seront guère utiles avant que vous nous ayez dit quelle partie des $132 millions était en souffrance.

Le PRÉSIDENT: Un instant. Monsieur Purdy, je pense que devriez éclaircir votre question. Elle n'est pas très précise.

M. PURDY: Le total des soldes est $132 millions. Je demande au témoin s'il sait quelle partie de cette somme est en souffrance. C'est une bonne question.

Le PRÉSIDENT: Non. Je pense que vous vous méprenez. La somme de $132 millions n'est pas formée des prêts non recouvrables. C'est le total qui reste impayé.

M. NICHOLSON: Posons la question d'une autre façon. Sur le total des prêts accordés, quel a été jusqu'ici le total des dettes irrécouvrables.

M. PURDY: $285,000.

M. Nicholson:

D. Quel pourcentage du total des prêts accordés depuis le début cela est-il?—R. Il s'agit de calculer la proportion. Je pense que c'est dans les centièmes de 1 pour cent.

D. Serait-il juste de présumer que la même proportion s'appliquera au total des soldes actuels? Peut-on le supposer?—R. Je ne le crois pas.

M. Purdy:

D. Dans ces $132 millions, il y a un résidu impossible à recouvrer?—R. Je crois que les pertes dans ce total de $132 millions seront sûrement, en proportion, plus fortes que les pertes subies jusqu'ici, mais je pense que le rapport est assez précis. Et même, dans ces $132 millions, il y a une très forte proportion de prêts courants, dont le remboursement reste à venir.

M. Charlton:

D. Dans ces $132 millions, y a-t-il actuellement des paiements en souffrance?—R. Oui.

D. Quelle proportion?—R. En souffrance? Je dirais qu'environ 40 pour cent du nombre total de prêts en activité étaient en souffrance le 31 décembre.

D. Une cinquantaine de millions?—R. Oui.

M. PURDY: Une cinquantaine de millions de dollars? C'est ce à quoi je voulais en venir, même si je me suis mal exprimé.

M. Byrne:

D. Cela ne veut pas nécessairement dire que ces prêts occasionneront des réclamations?—R. Avec les prêts à court et à moyen termes, il y aura toujours une certaine proportion de prêts en souffrance.

M. Quelch:

D. Dans la plupart des cas, les banques accorderont des renouvellements?—R. Tout juste.

D. Combien des prêts accordés sous le régime de la loi sur les prêts destinés aux améliorations agricoles ont été transformés en prêts du crédit agricole?—R. Une très faible proportion.

D. Avez-vous une idée du nombre?—R. Non.

M. Nicholson:

D. A quel moment ces prêts sont-ils considérés comme irrécouvrables? Combien de temps doivent-ils rester en souffrance? Depuis que la loi est en vigueur, que se passe-t-il, d'après les livres, quand les banques présentent une réclamation?—R. Je puis dire que, dans 97 pour cent des cas où des prêts ont été liquidés, il s'agissait de cultivateurs qui faisaient faillite où bien quittaient l'agriculture. Il y a en a toujours chaque année.

D. Après deux, trois ou quatre ans? Savez-vous à coup sûr au bout de quel temps un prêt en souffrance vous amènera une réclamation de la banque?—R. Nous essayons de garder les banques sur la brèche. Je crois qu'elles veulent y rester tant qu'il y a une lueur d'espoir...

D. Pendant combien de temps gardent-elles habituellement un prêt en souffrance dans leurs livres avant de se tourner vers le Trésor?—R. J'imagine qu'elles le gardent dans leurs livres aussi longtemps qu'il existe une possibilité de recouvrement. Elles ne réclament pas avant que la situation ne soit désespérée.

M. Montgomery:

D. Vous pourriez dire jusqu'à ce que l'emprunteur n'ait plus rien?—R. En réalité, il y a eu moins de 600 réclamations. Je pense, comme je l'ai dit, que 97 pour cent des 585 réclamations furent faites dans les cas où l'individu avait abandonné l'agriculture et où il ne restait plus qu'à liquider le prêt.

M. MacLean:

D. Monsieur le président, ces prêts sont garantis. Dans les cas où ils ne sont pas remboursés, cela veut-il dire que les biens qui servaient de garantie n'ont pu satisfaire la dette, ou bien que la banque ne s'est pas prévalue de son droit de saisir la machinerie ou ce qui servait de garantie?—R. Non. Ce qui arrive, monsieur MacLean, c'est que la banque liquide le prêt. Quand nous payons des réclamations, c'est dans les cas où le ou les objets servant de garantie n'ont pas rendu suffisamment pour satisfaire la dette.

M. Quelch:

D. Monsieur le président, est-il exact de dire que ces prêts sont garantis? La machinerie agricole et le bétail servent de gages quand les prêts ont servi à les acheter, mais sont-ils nantis quand ils servent à l'amélioration des bâtiments, surtout si la ferme est hypothéquée?—R. Il y a différentes sortes de nantissements. Tous les prêts sont nantis. La banque est tenue de prendre une hypothèque pour tout prêt qui dépasse $2,000 ou dont la période de remboursement dépasse cinq ans.

D. Et les prêts dont je parle?—R. Pour ces prêts, l'article 88, ils sont nantis par l'outillage de la ferme.

M. PURDY: L'article 88 n'autorise pas le nantissement des prêts agricoles.

Le TÉMOIN: On peut nantir un prêt soit...

M. Quelch:

D. Je ne parle pas de la machinerie agricole. Je parle du nantissement des bâtiments.—R. Il y a le nantissement collatéral de...

M. Purdy:

D. Un prêt destiné à l'achat de machines ne se nantit pas avec le bétail. Vous pouvez invoquer l'article 88 pour la récolte qui vient.—R. Et pour l'outillage de la ferme aussi.

M. James:

D. Monsieur McRae, pour donner suite à l'une des questions soulevées tantôt, l'expérience vous a-t-elle enseigné que les banques s'efforcent aussi énergiquement de recouvrer les prêts en souffrance que quand il s'agit de leurs propres prêts?—R. Oui, sûrement, je le crois. Nous jouissons, je pense, d'une très merveilleuse coopération de la part des banques. Je crois que les résultats obtenus avec la loi le démontrent suffisamment.

M. Stanton:

D. En d'autres mots, monsieur McRae, les banques sont aussi prudentes avec les prêts...—R. Pour accorder un prêt?

D. ... qu'elles le seraient si elles prêtaient leur propre argent?—R. Vous parlez de l'octroi des prêts?

D. Oui.—R. Non. A cause de la garantie, leur attitude n'est pas la même qu'à l'endroit des prêts directs. Naturellement, elles hésitent moins à prêter, car c'est l'objet même de la garantie.

M. Purdy:

D. Monsieur McRae, cette loi vous a fait payer $285,000 de réclamations. Si le hasard voulait que 40 pour cent des prêts actuellement en activité deviennent des prêts en souffrance, vous seriez bien en peine, n'est-ce pas, pour appliquer cette loi de façon que la proportion de 10 pour cent ne soit pas dépassée?—R. Naturellement, cela fait toujours partie de nos fonctions, mais je ne suis certainement pas en peine, étant donné l'état de nos nantissements. Nous prêtons et les banques prêtent avec d'excellents nantissements, ceux prévus par l'article 88.

D. Quels sont les nantissements prévus par l'article 88?—R. L'article 88...

D. Il y a quelques minutes, vous alliez invoquer l'article 88 pour la machinerie agricole. L'article 88 s'applique-t-il à autres choses?—R. Je songe surtout aux machines agricoles parce que 89 pour cent de nos prêts sont destinés à l'achat de machines agricoles.

D. Vous constaterez, je pense, que l'article 88 de la loi sur les banques autorise le nantissement des récoltes et du bétail seulement. Il ne vous permet nullement de toucher aux machines agricoles.—R. Quand cette loi fut passée en 1944, une disposition a permis les nantissements prévus par l'article 88 de la loi sur la banque.

D. Oui, mais non les machines agricoles?—R. Oui, les machines agricoles.

D. Non. L'autorisation de nantir les machines agricoles fut donnée, mais certainement pas par l'article 88 de la loi sur les banques. Je suis resté longtemps à l'écart de ces choses, mais...—R. Oui, par l'article 88.

D. L'article 88?—R. Oui.

D. Pour les machines agricoles?—R. Bien sûr.

M. PURDY: Merci beaucoup.

M. Byrne:

D. Est-ce que les 40 pour cent d'arrérages dépassent de beaucoup le total d'arrérages qu'il y a normalement au 31 décembre ou qu'il y a eu chaque année depuis 10 ans.? Est-ce que cela dépasse de beaucoup le total?—R. C'est sûrement un pourcentage plus élevé que pendant les premières annés de la loi, mais d'après mon expérience, il est à peu près normal avec les prêts de ce genre. Avec les prêts de ce genre, à court et à moyen termes pour les agriculteurs, il y a toujours beaucoup d'arrérages.

M. Nicholson:

D. Monsieur le président, dois-je comprendre que le pourcentage des pertes subies jusqu'ici ne s'applique pas à ce 40 pour cent d'arrérages? Je ne sais pas comment M. McRae arrive à la conclusion que la situation actuelle diffère beaucoup de ce qu'elle était pendant les premières années de la loi. Si notre proportion était dans les millièmes de 1 pour cent jusqu'à cette année, si 40 pour cent des prêts actuellement en activité sont en souffrance et si M. McRae dit qu'il n'y a plus de comparaison avec le passé, je me demande sur quoi il se fonde pour faire l'estimation des pertes à subir dans ce total? Vous avez dit tantôt que le pourcentage des mauvaises dettes que nous avons eues jusqu'ici ne pouvait pas s'appliquer aux $132 millions de prêts en activité. Pouvez-vous dire quel pourcentage il nous faut prévoir et pour quelle raison il faut s'attendre désormais à un nouveau pourcentage?—R. Pendant les premières années de cette loi, le volume des prêts était très petit et vous admettrez, je pense, qu'il y avait un concours de circonstances exceptionnelles pendant les années qui suivirent la guerre. Les récoltes étaient asssez bonnes, les prix étaient élevés, il n'y avait aucun problème d'écoulement et notre pourcentage de rembousements était très fort. Mais nous nous trouvons maintenant en présence de conditions plus normales et nous rencontrons des problèmes.

D. S'il en est ainsi, jusqu'à quel point sont mauvaises les conditions normales?—R. Je n'essaierai pas de vous répondre. Nos pertes vont certainement augmenter. Les pertes n'ont pas été normales pour cette sorte de prêts. Mais si les banques continuent de traiter la dette comme elles ont fait jusqu'ici, elles devraient maintenir les pertes à $1\frac{1}{4}$ pour cent.

D. Les comptes en souffrance sont-ils répartis dans tout le pays ou bien, comme M. Quelch l'a laissé entendre, sont-ils surtout dans les régions productrices de blé?—R. Vous vous rendrez compte... Le tiers de nos prêts était dans votre province jusqu'en 1954 et, naturellement, les comptes en souffrance sont plus nombreux dans la Prairie que nulle part ailleurs au Canada.

Le PRÉSIDENT: Je pense que le Comité considère les montants dus comme de "mauvaises" dettes. Je me demande si cela est exact, car une forte proportion des sommes dues n'est pas nécessairement formée de mauvaises dettes. L'emprunteur peut avoir obtenu un renouvellement à la fin de la période de trois ans et constituer encore un bon risque bien qu'il n'ait pas été en mesure de rembourser plus tôt.

M. Gour (Russell):

D. N'est-il pas vrai qu'au début il y avait peu de prêts?—R. Oui.

D. Et que, depuis, ils n'ont cessé d'augmenter?—R. C'est exact.

D. Et que vous avez commencé à consentir des prêts non seulement dans l'ouest, mais dans le centre et l'est du Canada?—R. Oui.

D. Et les cultivateurs achètent toutes sortes de machines depuis. Dans ma propre région, quand les temps étaient durs, les gens n'achetaient pas de machinerie, mais la prospérité est venue et ils ont commencé d'acheter des petits tracteurs et, depuis sept ans, ils ont changé de tracteurs trois fois. Ils commencent avec un petit tracteur de ferme, puis ils l'échangent pour un gros. Dans ma région, les gens commencent à se sentir comme ceux de l'Ouest; ils voudraient avoir de grandes fermes et faire beaucoup d'argent.

Le PRÉSIDENT: Pouvons-nous continuer l'examen du bill maintenant?

M. Purdy:

D. Veuillez vérifier, monsieur McRae, si les banques sont autorisées par l'article 88 de la loi sur la banque à prêter de l'argent sur l'équipement agricole?

Le PRÉSIDENT: Vous aurez une réponse officielle là-dessus à la prochaine séance.

M. PURDY: Merci beaucoup. Cela me tracasse.

Le PRÉSIDENT: Je verrai à ce que vous obteniez ce renseignement, monsieur Purdy.

M. Smith (Battle-River-Camrose):

D. Je me demande, monsieur McRae, si vous pourriez nous dire quelle est votre estimation pour le 31 décembre 1954? Vous dites $50 millions à la fin de 1955.—R. En nombres ronds, $56 millions à la fin de 1954 et $59 millions à la fin de 1955.

M. Nicholson:

D. Pourriez-vous nous donner les chiffres pour les deux dernières années? Ont-ils augmenté?—R. Non. Je n'ai pas ces chiffres sous la main, monsieur Nicholson. Je pourrais vous fournir des renseignements comparables s'ils vous intéressent. En 1953, les prêts consentis s'élevèrent à $98 millions et les remboursements à $82 millions; en 1952, il y eut $62 millions de prêts et $69 millions de remboursements; en 1955, $69 millions de prêts et $66 millions de remboursements. En examinant ces chiffres, vous constaterez, je pense, qu'il n'y a pas à s'inquiéter beaucoup des montants dus, car la situation est manifestement très saine.

M. Purdy:

D. Vous me feriez plaisir en éclaircissant le total des sommes dues à la fin de 1955. A un moment vous avez dit que c'était 40 pour cent de $132 millions et maintenant, vous dites que c'est $59 millions.—R. Je parlais dans le premier cas du nombre des prêts en activité.

D. Quel était le total, en dollars, des prêts en souffrance à la fin de décembre 1955?—R. Cinquante-neuf millions de dollars.

D. Merci. Je croyais que c'était $52 millions, mais c'est encore pire.

Le PRÉSIDENT: Ces $52 millions sont pour 1953?

M. PURDY: Non. Le témoin dit que 40 pour cent de $132 millions étaient en souffrance à la fin de décembre 1955.

Le PRÉSIDENT: Je crois, si je me souviens bien, qu'on a demandé à M. McRae quel était le pourcentage de mauvaises dettes dans les $132 millions.

M. PURDY: Non, non, de prêts en souffrance.

Le PRÉSIDENT: Tous sont en souffrance, les $132 millions.

Quelques hon. MEMBRES: Non.

M. Quelch:

D. D'après les chiffres donnés par M. McRae au début, un total de $132 millions était dû au 31 décembre.—R. C'est exact.

D. Vous venez de dire, je crois, qu'il y a eu $60 millions remboursés?—R. Au cours de l'année.

D. Comment peut-il y avoir un total de $69 millions, ou de $60 millions, dû à un moment et $132 millions à un autre?—R. Non; $132 millions est le total dû au 31 décembre.

D. Et le $60 millions est le total en souffrance?—R. Non, le montant de $60 millions que je viens de donner est un indice de l'état des comptes. Le $66 millions est le total des remboursements effectués en 1955.

D. Vous avez donné deux chiffres?—R. C'est vrai. Le total des prêts consentis au cours de l'année...

D. C'était le total des prêts consentis au cours de l'année?—R. Oui.

M. Charlton:

D. Le total des prêts en activité actuellement est $132 millions?—R. Oui.

D. Et ce sont des prêts qui peuvent avoir été consentis aussi loin en arrière que 1952 ou 1953?—R. Juste.

M. Nicholson:

D. Les chiffres les plus récents que le témoin a fournis sont très significatifs. Ils montrent que l'on surveille les remboursements avec soin. En dépit du fait que les livraisons de grain ont été très lentes, les cultivateurs des Prairies ont réussi à rembourser presqu'autant qu'on leur a prêté depuis trois ans. Le total prêté en 1953, $98 millions, a été réduit à $69 millions. Cela semble contredire la thèse de M. Gour, qui prétend que les cultivateurs dépensent trop et empruntent trop. Je crois que les cultivateurs surveillent cela avec soin et ne veulent pas être dans le cas de ne pouvoir rencontrer leurs obligations.

De plus, je crois que cela produit des effets très graves sur nos manufacturiers de machines agricoles dans l'Est. Les emprunts contractés sous le régime de cette loi ont diminué de près de 50 pour cent de 1953 à 1955 et cela indique sûrement, je pense, qu'on n'abuse pas de la loi et qu'il s'exerce une surveillance très étroite pour amener les cultivateurs à payer comptant le plus possible et à demeurer solvables.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous maintenant continuer l'examen du bill?

M. Purdy:

D. Je voudrais verser certains chiffres au compte rendu avant que nous reprenions l'examen du bill. Je voudrais que le témoin confirme ces chiffres; jusqu'au 31 décembre 1955, nous avons prêté $582,712,000 en vertu de cette loi.—R. C'est exact.

D. Et, au 31 décembre 1955, il y avait $132 millions à rembourser?—R. Oui.

D. Dont $59 millions d'arrérages?—R. Oui.

Le PRÉSIDENT: Attendez une minute maintenant, seulement une minute!

M. Purdy:

D. Ce sont des chiffres que le témoin nous a donnés.

Le PRÉSIDENT: Les $59 millions s'appliquent à l'année 1954.

M. PURDY: Et nous avons aussi des pertes de $285,000.

Le PRÉSIDENT: Si $132 millions est le montant au 31 décembre 1953, comme vous dites, alors le montant de $59 millions est celui de décembre 1954.

M. PURDY: Il a dit que c'était en 1955.

Le PRÉSIDENT: Il ne parlait pas de la même chose.

M. PURDY: Très bien. Demandez-le-lui.

Le PRÉSIDENT: N'est-ce pas vrai?

Le TÉMOIN: C'est vrai.

M. Nicholson:

D. Cela est en plus des $285,000 que le gouvernement a payés?—R. Oh oui.

M. PURDY: Merci! Je veux que ces chiffres figurent au compte rendu avant que nous en tirions de fausses conclusions.

Le PRÉSIDENT: L'article 1, paiement des pertes aux banques, est-il adopté?

1. L'alinéa (*d*) du paragraphe (1) de l'article 3 de la *Loi sur les prêts destinés aux améliorations agricoles* est abrogé et remplacé par ce qui suit:

(*d*) Le principal du prêt, à l'époque où ce dernier a été consenti, avec le montant dû relativement aux autres prêts garantis pour améliorations agricoles, auparavant consentis à l'emprunteur et révélés dans sa demande, ou dont la banque avait connaissance, n'a pas excédé la somme de cinq mille dollars;

Cet article est adopté.

Le PRÉSIDENT: L'article 2 est-il adopté?

2. Le paragraphe (2) de l'article 4 de ladite loi est modifié par le retranchement du mot "et" à la fin de l'alinéa (*c*), par l'insertion du mot "et" à la fin de l'alinéa (*d*) et par l'adjonction de l'alinéa suivant:

(*e*) La période commançant le 1er avril 1956 et se terminant le 31 mars 1959.

M. NICHOLSON: Il y a une question qui n'a pas encore été éclaircie.

Le PRÉSIDENT: Je pense que nous l'avons éclaircie; c'était la question de savoir si nous discuterions le contenu du bill en premier lieu et les autres questions ensuite.

M. Quelch:

D. Au sujet de l'article 1, d'où est surtout venue la demande que la limite soit portée de $4,000, à $5,000? Apparemment, les associations agricoles n'ont pas formulé de demandes semblables.—R. La raison ou le raisonnement, je pense, c'est que le capital dont l'agriculture a besoin augmente chaque année, et nous

constatons qu'à cause de la limite de $4,000 beaucoup de cultivateurs doivent recourir aux compagnies de finance, ou à certaines des compagnies de machines agricoles pour obtenir, à un taux d'intérêt beaucoup plus élevé naturellement, le crédit supplémentaire dont ils ont besoin.

D. Il me semble qu'ici nous devrions examiner la recommandation de la Fédération canadienne de l'agriculture au sujet du prolongement de la période de remboursement. Elle prétend qu'il est très difficile pour les cultivateurs de rembourser en trois ans quand le prêt s'élève à $4,000; et si l'on porte la limite à $5,000, il sera encore plus difficile d'effectuer le remboursement du maximum en trois ans. Je crois donc que nous avons à décider si, oui ou mon, nous recommanderons que la période soit portée à six ans si le prêt maximum est accru.

Le PRÉSIDENT: Je crois qu'il est à propos de discuter ce point en même temps que cet article. C'est une question de réglementation; il ne s'agit pas d'amender le bill ou de modifier la loi. C'est purement une question de réglementation. Je crois que les recommandations viendront à la fin, s'il y en a, mais la question peut être examinée et discutée maintenant.

M. NICHOLSON: A quel moment?

Le PRÉSIDENT: Immédiatement.

M. NICHOLSON: Quand discuterons-nous les propositions des caisses populaires?

Le PRÉSIDENT: Ensuite.

M. Quelch:

D. Le témoin peut-il nous dire si porter la période de remboursement des prêts sur la machinerie agricole de trois à six ans comporterait des difficultés?—R. Je m'en rapporte au fait que la loi a produit jusqu'ici de bons résultats et je pense que les résultats ont été bons pour deux raisons fondamentales: la première, c'est que les banques peuvent se servir d'une excellente méthode pour nantir leurs prêts et la deuxième, c'est que les conditions des prêts sont excellentes aussi à mon avis. Dans ce domaine, 89 pour cent des prêts servent à l'achat de machines agricoles. Dans une forte mesure, c'est un genre de prêts risqués parce que les machines perdent rapidement leur valeur. Nous avons fixé une période de trois ans et c'est un an de plus que la période accordée par les compagnies de machines agricoles, qui, je pense, tiennent compte de la rapidité de la dépréciation, surtout dans le cas des machines à moteur. Si nous voulons que les pertes conservent un pourcentage raisonnable, il est à peu près nécessaire que la période soit limitée à trois ans.

Je pense que les cultivateurs devraient échelonner leurs achats, c'est-à-dire leurs achats de machines à moteur. Un cultivateur devrait acheter sa combine et la payer en trois ans et acheter peut-être ensuite un tracteur; mais il ne devrait pas avoir une dette à porter sur toutes ses grosses machines en même temps, car cela le laisse habituellement en mauvaise posture pour négocier.

D. En réalité, les banques exigent que le cultivateur paie le tiers comptant.—R. Oui.

D. Puis il paie le reste en trois versements; le solde est divisé en trois versements.—R. Non. Les banques peuvent prêter jusqu'à deux tiers du prix d'achat et elles sont en mesure de répartir le reste sur trois ans, un versement tous les douze mois; mais quand il s'agit d'une moissonneuse-batteuse, on exige à peu près généralement une partie du premier paiement dans six mois, sur le produit de la récolte courante.

D. Si le cultivateur se présente à la banque pour acheter une combine au mois d'août disons, il lui faut payer comptant, le tiers du prix et il est tenu de payer le tiers du solde après avoir battu son grain.—R. Non. J'imagine qu'un cultivateur dont la réputation est bonne peut, s'il le désire, faire son premier paiement au bout de douze mois. Mais en général, la banque exige maintenant une partie du premier paiement au bout de six mois, et le reste du premier tiers au bout des six mois suivants.

D. Il arrive souvent qu'un cultivateur, incapable de payer un tiers comptant, obtienne crédit du vendeur; je sais que cela se fait souvent; les cultivateurs donnent souvent un petit acompte, donnent quelque chose en échange et promettent de payer le reste après la récolte. Dans ce cas, un cultivateur a donc un assez gros paiement à faire au bout de la première année. Je pense que l'idée de la Fédération de l'agriculture, que la période de remboursement soit portée sinon à six ans, du moins à cinq ans, a beaucoup de mérite. Le prix de la machinerie et l'assurance sur la combine variant de trois à cinq milliers de dollars, c'est une dépense assez forte à financer en trois ans.—R. En premier lieu, la dépréciation est très rapide. D'après notre expérience, la dépréciation d'une moissonneuse-batteuse remorquée, après les premiers 12 mois, après un an d'usage, est de 25 pour cent; pour ce qui est du type automobile, elle est de 35 pour cent. La dépréciation d'un camion de $\frac{1}{4}$ de tonne est d'environ 25 pour cent. Celle des camions d'une tonne et plus est de 35 pour cent. Je pense que, pour être sûres, les conditions doivent être adaptées au rythme de la dépréciation. De plus, nous nous efforçons, quand il s'agit de financier la machinerie lourde de la ferme, d'amener l'acheteur à acquérir le plus gros intérêt que possible dans la machine pendant la première année; de cette façon, les banques sont en mesure de le soutenir advenant une faible récolte ou une mauvaise récolte. Je dirais que ces machines se paient en moyenne au cours d'une période de cinq à six ans. C'est à peu près là la moyenne en pratique.

D. C'est là le temps que le cultivateur prend pour payer?—R. Oui.

D. Alors, ne serait-il pas préférable d'accorder une plus longue période au cultivateur pour payer?—R. Je ne le crois pas. Je crois que cela entraînerait une augmentation des pertes. Je crois que vous ne trouverez personne ayant de l'expérience dans ce domaine qui vous dira que l'on peut financier l'équipement agricole dans une période de six ans. Je pense que les pertes seraient beaucoup plus lourdes.

M. James:

D. J'ai deux questions à poser, monsieur le président. L'expérience a-t-elle démontré que la plupart de ces machines ne sont pas payées en trois ans et qu'il s'accorde des renouvellements au bout de la période de trois ans?—R. Il s'en accorde jusqu'au paiement final, mais le cultivateur s'efforcera d'acquérir le plus gros intérêt possible dans sa machine pendant les premiers mois.

D. Un prolongement jusqu'à quatre ans serait-il de quelque secours?—R. Je crois que ce serait une erreur. Je crois qu'il est beaucoup mieux de ne pas modifier les conditions et de laisser les règlements flexibles, de façon qu'une banque puisse accorder un renouvellement dans les cas où il sera justifié. A ma connaissance, il n'y a jamais eu la moindre difficulté au sujet des renouvellements depuis que la loi fonctionne.

D. Voici l'autre question que je désire poser: vous avez constaté qu'il peut se produire au bout d'un an une dépréciation de 25 à 30 pour cent dans le cas du matériel usagé donné en reprise. C'est la constatation faite aussi, je pense, dans

le commerce des automobiles ordinaires. La comparaison vaut-elle aussi pour la deuxième année? Avec les automobiles, la dépréciation est habituellement de 25 pour cent la première année et de 10 pour cent la deuxième année?—R. D'après notre expérience, la dépréciation de certaines de nos machines est plus forte que celle des automobiles. Je dirais que, d'après notre expérience, la dépréciation des moissonneuses-batteuses automobiles, la deuxième année, est de 20 pour cent. Il en est de même des camions, en sorte qu'en deux ans la dépréciation est de 55 pour cent.

M. Gour (Russell):

D. Nous tolérons que la période de remboursement soit prolongée, en pratique, jusqu'à 4 ou 5 ans si le prêt n'est pas entièrement remboursé au bout de trois ans, mais cela est fait par les banques?—R. Oui. Beaucoup de prêts sont convertis, mais la plupart sont simplement renouvelés.

D. Je suis distributeur de ces machines et il en est exactement comme vous dites. Je n'approuverais pas une période plus longue car, comme vous le montrent ces pertes de $285,000, la banque ne pourrait rien recouvrer des cultivateurs qui ne valent rien. Le mal, c'est que certains emprunteurs achètent trop, sont trop paresseux, boivent ou sont malchanceux; et nous essayons de contrecarrer tout cela. Je suis pour l'augmentation de prêt maximum, car si son propre jugement dit à un cultivateur que, s'il emprunte $5,000, il ne pourra pas rembourser, c'est à lui de ne pas acheter. Mais certains sont en mesure de contracter un emprunt plus considérable et il serait avantageux pour beaucoup de bons cultivateurs de pouvoir obtenir un prêt de $5,000, car ils pourront le rembourser.

Je vends pour plus de $100,000 de machines agricoles par année. La plupart des cultivateurs sont raisonnables et ne sont pas trop malchanceux; et ils paient. Certains sont malchanceux et les banques leur viennent en aide. Mais si vous prolongez trop la période de remboursement, ceux qui sont malchanceux ou insolvables disparaîtront du jour au lendemain, s'envoleront en Colombie-Britannique, et personne ne pourra les trouver.—R. C'est bien vrai.

M. Montgomery:

D. Je veux demander si certains de ces prêts sont convertis, et je crois avoir compris que certains le sont.—R. Oui.

D. En ce qui concerne les $285,000 qui ont été payés, vos rapports indiquent-ils comment ces pertes se répartissent entre les provinces?—R. Je ne le crois pas. Notre rapport de 1955 ne donne pas la répartition entre provinces; mais les pertes sont assez également répandues sur l'ensemble du pays. Les pertes ont été si faibles que les pourcentages de pertes par rapport au total prêté ne vous diraient rien.

D. Mais le total prêté par province? Le rapport indique-t-il combien a été prêté dans chaque province?—R. La répartition par province, oui.

D. Et le pourcentage des pertes est sensiblement égal?—R. Oui.

M. PURDY: Le pourcentage des prêts dans chaque province?

Le TÉMOIN: Oui. Le pourcentage du total emprunté.

M. Byrne:

D. Vous me pardonnerez mon ignorance, j'espère, mais ce bill a toujours été soumis à l'étude du Comité de la banque et du commerce et il est nouveau pour moi. Est-ce par principe ou sinon, me direz-vous pourquoi ce bill doit expirer

tous les deux ans? S'il est bon d'avoir la loi sur les prêts destinés aux améliorations agricoles, pourquoi doit-elle être renouvelée?—R. C'est une question de ligne de conduite, je crains.

D. Alors, dois-je comprendre qu'un prêt consenti un an après l'entrée en vigueur de cette loi doive être remboursé en deux ans?—R. Non.

D. La période de remboursement peut être plus longue?—R. Oui. Jusqu'à dix ans.

M. Pommer:

D. Monsieur le président, dans son mémoire, la Fédération canadienne de l'agriculture a proposé une période de six ans au cours de laquelle l'emprunteur pourra rembourser 30 pour cent la première année, 20 pour cent la deuxième, 20 pour cent la troisième, 15 pour cent la quatrième, 15 pour cent la cinquième et 10 pour cent la dernière année. Est-ce que les paiements des deux premières années couvriraient la dépréciation, 30 pour cent et 20 pour cent?—R. Oh, ils pourraient fort bien couvrir la dépréciation normale. Avec un prêt de $4,500 réduit de 30 pour cent la première année et de 20 pour cent la deuxième année, s'il faut liquider éventuellement, la perte se trouvera portée à $600 ou $700 de plus.

D. Cela me semble être une proposition assez raisonnable: 30 pour cent, puis deux fois 20 pour cent, deux fois 15 pour cent et une fois 10 pour cent. Vous pensez que les pertes augmenteraient tant que cela?—R. Oui.

M. Charlton:

D. Je ne sais pas si vous avez déjà donné ce renseignement. Dans combien de cas les banques ont-elles dû recourir à la saisie?—R. Le nombre des cas où il y a eu saisie est sans doute très petit. Sur les 585 réclamations, il y a eu un certain nombre de cas où les banques ont dû recourir à la procédure de la saisie. Dans les cas où les emprunteurs abandonnent l'équipement, il faut qu'elles procèdent par saisie formelle en vertu de la procédure prescrite par l'article 89 de la loi sur les banques.

D. Vous dites que c'est une très petite proportion?—R. Elle est très petite.

D. Les banques préfèrent renouveler un prêt plutôt que de saisir?—R. Oui. Elles sont portées à renouveler. Elles ont une garantie et touchent un intérêt de 5 pour cent.

D. Il y a de plus ceci qu'elles savent que le solde ne pourra peut-être pas être satisfait avec la valeur qu'aura la machine au moment de la saisie. N'est-ce pas vrai?—R. Je ne crois pas que cela doive nécessairement les empêcher de saisir. Je crois qu'une banque ne songe jamais à saisir, sauf en dernier ressort.

M. MacLean:

D. Y a-t-il un règlement quelconque imposant aux banques la méthode à suivre pour percevoir le paiement annuel? Je veux savoir si les banques peuvent exiger des versements mensuels si elles le désirent?—R. Oui.

D. Elles peuvent se faire rembourser de la façon qu'elles veulent?—R. Oui. Selon le genre de prêt, nous les obligeons à se faire payer à chaque mois ou à chaque trimestre.

M. Purdy:

D. Monsieur le président, je sais que vous allez croire, peut-être, que j'accapare trop de temps...

Le PRÉSIDENT: Vous êtes le bienvenu.

M. Purdy:

D. Monsieur McRae, depuis combien de temps exercez-vous vos fonctions actuelles?—R. Depuis la mise en vigueur de la présente loi.

D. Fort bien. Je vais essayer sur vous le principe du programme des "Esprits explorateurs" (Exploring Minds). Vous possédez une riche expérience dans ce domaine.—R. Je ne sais pas si j'ai un esprit explorateur.

D. Mais vous avez beaucoup d'expérience?—R. Dans ce domaine, oui.

D. Je vais vous demander ceci: vous avez $59 millions de prêts en souffrance; quelles seront vos pertes en définitive?—R. Je vous répondrai, monsieur Purdy, qu'à mon avis les pertes à subir sous le régime de cette loi peuvent être limitées à environ 1½ pour cent.

D. Je suis heureux de l'entendre dire. A mes yeux, le Comité n'a qu'un objectif à viser et c'est que les cultivateurs obtiennent le crédit voulu au taux d'intérêt le plus bas possible.

Je crois que nous sommes tous d'accord là-dessus. Supposez-vous que ces cultivateurs n'ont pas honoré ou n'honoreront pas leurs obligations parce qu'ils estiment qu'on exige d'eux un intérêt trop fort et décident de tout lâcher en disant: "Emportez tout. J'ai fait de mon mieux." Pensez-vous qu'il y a beaucoup de cultivateurs qui se sentent ainsi? En surveillant les banques, avez-vous eu connaissance de cultivateurs qui jugeaient qu'ils payaient trop d'intérêts?—R. Je ne le crois pas.

D. Cette idée, qui est peut-être une idée insensée, m'est venue. Je me demande s'il y a des cultivateurs qui pensent ainsi. J'allais dire qu'il nous faut mettre tout en œuvre pour encourager nos cultivateurs à rester sur leur terre, à continuer de cultiver. Mon intention était de vous amener à vous demander si ce ne serait pas servir l'intérêt de l'économie canadienne de dire à nos cultivateurs: "Nous allons vous donner l'argent dont vous avez besoin avec la loi sur les prêts destinés aux améliorations agricoles" ou bien de dire aux banques: "Prêtez à 4 pour cent et nous vous garantirons 1 pour cent de plus pour encourager nos gens à rester sur les fermes". C'est peut-être radical, mais je me demande si, d'après votre expérience, et elle est considérable, ce rabais de 1 pour cent du taux d'intérêt encouragerait certains de nos gens à demeurer sur leur ferme? C'est ce que nous voulons tous obtenir d'eux.—R. Je crains que cela ne relève de l'économiste.

D. N'avez-vous pas d'économiste dans votre ministère?—R. Je ne crois pas que 5 pour cent soit un taux d'intérêt trop haut pour les prêts de ce genre.

D. Vous pensez que le taux de 5 pour cent n'est pas décourageant?—R. Nous ne pouvons pas demander aux banques de prêter à moins.

D. Je sais que vous ne pouvez pas demander aux banques d'abaisser leur taux au-dessous de 5 pour cent, mais ne pensez-vous pas que nous réussirions à garder plus de gens sur les terres si le gouvernement consentait à fournir 1 pour cent de l'intérêt sur les prêts destinés aux améliorations agricoles?—R. Il me faut éluder cette question.

M. PURDY: Je n'ai pas pu l'exploiter suffisamment, mais ce point mérite de l'attention. Nous nous rendons compte que nos cultivateurs ont fort à faire pour rester de pair avec les autres secteurs d'une économie en pleine expansion. Avez-vous quelque chose à offrir qui aidera à encourager nos agriculteurs...

M. CARDIFF: Un changement de gouvernement.

M. GOUR (*Russell*): Au cours des années '30, l'agriculture ne manquait pas de candidats. Les gens ne pouvaient vivre en ville, faute de travail. J'ai travaillé pendant ces années-là à 20 cents ou un dollar par jour. Tout le monde était sur les fermes à l'époque. Il est bien sûr que, si nous changions maintenant de gouvernement pour avoir le même gouvernement que nous avions au début des années '30, les gens retourneraient tous sur les fermes, car il n'y aurait plus de travail dans les villes.

M. CHARLTON: Je pourrais dire quelque chose là-dessus, mais je me tairai.

Le PRÉSIDENT: Nous ferions mieux de retourner au bill.

M. Charlton:

D. Vous avez laissé entendre tantôt qu'au moins 75 pour cent de vos prêts étaient destinés à l'achat de machines?—R. 89 pour cent du volume.

D. Les 11 autres pour cent, je présume, sont destinés à l'amélioration des maisons ou des bâtiments de la ferme?—R. Oui. Le bétail, l'électrification et les bâtiments y sont compris.

D. Ne serait-il pas possible de prolonger la période, comme le propose la Fédération, quand il s'agit d'améliorer la maison, les bâtiments ou autre chose?—R. Nous allouons jusqu'à dix ans pour les prêts sur les bâtiments ou les prêts destinés à l'amélioration ou au développement de la ferme, comme le défrichage, ou destinés à l'achat de bétail.

M. Quelch:

D. Je voudrais un petit éclarcissement. Est-ce que l'intérêt de 5 pour cent comprend tous les frais? Y a-t-il des frais pour le service ou pour la rédaction des contrats?—R. Tout est compris.

D. Quand un paiement est en souffrance ou qu'un prêt est renouvelé, le taux d'intérêt demeure-t-il le même?—R. Oui.

M. Purdy:

D. Fait-on payer pour l'enregistrement?—R. Oui. On fait payer pour l'enregistrement des hypothèques sur les terres, mais non pour l'enregistrement d'une garantie relevant de l'article 38.

D. Y a-t-il des hypothèques sur les biens mobiliers?—R. Les banques ne prennent pas d'hypothèques sur les biens mobiliers.

D. On nous a dit l'autre jour que les banques pouvaient prendre des hypothèques sur la machinerie?—R. Elles peuvent prendre des hypothèques sur les biens meubles ou sur la machinerie, mais alors il s'agit de garanties relevant de l'article 88.

Le PRÉSIDENT: Nous ferions mieux de joindre les articles 2 et 3: porter la période à trois ans.

Les articles 2 et 3 sont adoptés.

Les articles 4, 5 et 6 sont adoptés.

M. PURDY: Si nous adoptons le bill dans son intégrité maintenant, où passerons-nous les recommandations des caisses populaires?

Le PRÉSIDENT: J'ai encore le titre à faire adopter. Il n'a pas encore été adopté. Je le garderai jusque'à ce que nous ayons discuté le reste.

M. PURDY: Maintenant que nous avons adopté tous ces articles, comment pourrons-nous produire les amendements demandés par les caisses populaires?

Le PRÉSIDENT: Ils ne s'appliquent pas à ces articles.

M. QUELCH: Il faut leur donner forme de recommandations.

Le PRÉSIDENT: Il s'agit de modifier la loi, non d'amender le bill. Nous pouvons aborder maintenant les recommandations. Sauf erreur, il nous faut maintenant passer au rapport. C'est dans le rapport que nous mettrons nos recommandations. Nous pourrions lever la séance et nous réunir à huis clos, peut-être ce soir, pour examiner le rapport.

M. PURDY: Puis-je poser une question à M. McRae?

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. Purdy:

D. Vous avez un certain personnel constitué pour vérifier les livres et surveiller les prêts consentis par les banques à charte sous l'empire de cette loi?—R. Nous avons un personnel très réduit à Ottawa seulement. Il n'est pas décentralisé. Sa tâche consiste simplement à administrer la loi.

D. N'ai-je pas vu une annonce de la Commission du service civil demandant des inspecteurs pour la loi sur les prêts destinés aux améliorations agricoles?—R. Les hommes qui font notre travail sont des inspecteurs.

D. Si les caisses populaires étaient admises dans cette loi, devriez-vous augmenter votre personnel?—R. Cela dépendrait du nombre de prêts qu'elles accorderaient.

D. Vous devriez probablement augmenter votre personnel si les caisses populaires étaient admises?—R. Tout dépendrait, je crois, du nombre de leurs prêts. Notre nombre dépend de la quantité de travail à faire.

D. N'y aurait-il pas certaines inspections à faire avant que les caisses soient admises à prêter?—R. Nous n'avons pas d'inspection à faire dans le cas des banques. Je ne sais pas ce qui arriverait.

D. Nous aimerions que cette loi s'applique aux caisses populaires. Ce qui m'inquiète, c'est que cela pourrait faire peser une plus lourde charge sur l'ensemble des contribuables canadiens pour accommoder une fort petite proportion de notre population agricole. Les caisses populaires n'ont jamais dit qu'elles pourraient administrer un grand nombre de prêts de ce genre. Pensez-vous qu'il faudrait une augmentation considérable du personnel pour bien suivre le petit nombre de prêts que les caisses populaires pourraient consentir?

D. Vous ne vous occupez pas des pêcheurs?—R. Oui, j'administre les prêts aux pêcheurs.

D. Vraiment?—R. Oui monsieur.

D. Est-ce qu'ils ont accru vos problèmes administratifs?—R. Il y aura manifestement peu de prêts aux pêcheurs.

M. Nicholson:

D. C'est le point auquel j'essayais d'amener M. Purdy: M. McRae s'occupe des prêts aux pêcheurs. Les caisses populaires furent admises l'an dernier à la garantie du gouvernement. M. McRae pourrait-il nous dire si cela a sensiblement accru le travail administratif, ou bien si le personnel qu'il avait précédemment a pu se charger de ce travail supplémentaire?—R. Monsieur Nicholson, cela n'a pas accru notre travail du tout, car nous n'avons eu que 25 emprunts de pêcheurs au Canada. Naturellement, cela n'a pu l'augmenter beaucoup.

D. Avant d'en finir avec M. McRae, j'ai une petite brochure ici sur les prêts aux pêcheurs. J'y vois que la période de remboursement de ces prêts va jusqu'à huit ans pour les plus gros. Pour $4,000, la période est huit ans; $3,000, sept ans; $2,500, six ans; $1,500, quatre ans; $750, deux ans et six mois; et les prêts de moins que $400, plus de dix-huit mois. M. McRae nous dirait-il pourquoi l'on juge bon de donner une période de huit ans aux pêcheurs pour les prêts de $4,000, et pourquoi il considère que, pour les prêts aux cultivateurs, une période de trois ans est la plus...

Le PRÉSIDENT: Non, ce n'est pas exact. La période de remboursement pour le cultivateur est en réalité de dix ans, sauf s'il s'agit d'équipement agricole, alors que la période est trois ans.

M. NICHOLSON: Oui, s'il s'agit d'équipement agricole, c'est trois ans.

Le PRÉSIDENT: Quelle était votre question?

M. Nicholson:

D. Quelle est la plus longue période de remboursement pour les prêts destinés aux améliorations agricoles?—R. En général, la banque peut prêter pour une période allant jusqu'à 10 ans, sauf dans le cas de la machinerie agricole.

Le PRÉSIDENT: Est-il entendu que nous nous réunirons à huis clos ce soir à 8 heures et demie pour examiner le rapport?

(Adopté)

Le Comité s'ajourne.

CHAMBRE DES COMMUNES

TROISIÈME SESSION DE LA VINGT-DEUXIÈME LÉGISLATURE

1956

COMITÉ PERMANENT

DE

L'Agriculture et de la Colonisation

Président: M. RENÉ-N. JUTRAS

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 4

Mémoire du Conseil interprovincial des syndicats de cultivateurs

---

SÉANCE DU JEUDI 28 JUIN 1956

TÉMOINS:

Représentant le Conseil interprovincal des syndicats de cultivateurs: M. Jim Patterson, président du Syndicat des cultivateurs du Manitoba; M. A. V. Cormack, président du Syndicat des cultivateurs de l'Ontario; et M. A. P. Gleave, premier vice-président du Syndicat des cultivateurs de la Saskatchewan.

EDMOND CLOUTIER, C.M.G., O.A., D.S.P.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1956.

73483—1

COMITÉ PERMANENT

DE

L'AGRICULTURE ET DE LA COLONISATION

Président: M. René-N. Jutras,

et Messieurs

Anderson
Argue
Batten
Blackmore
Boucher (*Châteauguay-Huntingdon-Laprairie*)
Bruneau
Bryce
Cardiff
Charlton
Clark
Decore
Demers
Deslières
Diefenbaker
Dinsdale
Fontaine
Forgie
Gingras
Gour (*Russell*)
Harkness
Harrison
Huffman
James
Kickham
Kirk (*Antigonish-Guysborough*)
Laflamme
Leboe
Légaré
Lusby
MacKenzie
MacLean
Mang
Massé
Matheson
McBain
McCubbin
McCullough (*Moose-Mountain*)
Ménard
Michaud
Montgomery
Murphy (*Westmorland*)
Nicholson
Perron
Pommer
Proudfoot
Purdy
Quelch
Roberge
Robinson (*Bruce*)
Schneider
Smith (*Battle-River-Camrose*)
Stanton
Thatcher
Tucker
Villeneuve
Weselak
White (*Middlesex-Est*)
White (*Waterloo-Sud*)
Zaplitny—60.

Secrétaire du Comité:

E. W. INNES.

ORDRE DE RENVOI

LUNDI 25 juin 1956.

Il est ordonné—Que les rapports ci-après soient renvoyés audit Comité.

1. Le rapport de la Commission canadienne du blé pour la campagne agricole terminée le 31 juillet 1955, déposé devant la Chambre le 24 janvier 1956;

2. Le rapport de la Commission des grains du Canada pour l'année 1955 déposé devant la Chambre le 21 février 1956;

3. Le rapport supplémentaire de la Commission canadienne du blé sur le compte relatif à la mise en commun du blé pour l'année 1954-1955, déposé devant la Chambre le 12 juin 1956.

MERCREDI 27 juin 1956.

Il est ordonné—Que le nom de M. Tucker soit substitué à celui de M. Byrne;

Que le nom de M. Harrison soit substitué à celui de M. Studer;

Que le nom de M. Weselak soit substitué à celui de M. Goode; et

Que le nom de M. Zaplitny soit substitué à celui de M. Jones, sur la liste des membres dudit Comité.

Certifié conforme

Le greffier de la Chambre,
LÉON-J. RAYMOND.

73483—1½

PROCÈS-VERBAL

JEUDI 28 juin 1956.

Le Comité permanent de l'agriculture et de la colonisation se réunit à 10 heures et demie du matin sous la présidence de M. René-N. Jutras.

Présents: MM. Argue, Blackmore, Bryce, Cardiff, Charlton, Diefenbaker, Dinsdale, James, Jutras, Kickham, Laflamme, Légaré, Lusby, MacKenzie, MacLean, Mang, Massé, McBain, McCubbin, McCullough (*Moose-Mountain*), Ménard Montgomery, Murphy (*Westmorland*), Nicholson, Pommer, Purdy, Quelch, Roberge, Robinson (*Bruce*), Stanton, Thatcher, Tucker, Weselak, White (*Middlesex-Est*), Zaplitny.

Aussi présents: Du Conseil interprovincial des syndicats de cultivateurs: M. Jim Patterson, président du Syndicat des cultivateurs du Manitoba; M. A. V. Cormack, président du Syndicat des cultivateurs de l'Ontario, et M. A. P. Gleave, premier vice-président du Syndicat des cultivateurs de la Saskatchewan.

Il est convenu: Que le mémoire du Conseil interprovincial des syndicats de cultivateurs soit annexé en appendice au compte rendu de la présente séance.

(*Voir Appendice "A"*)

M. Patterson résume les différentes parties du mémoire du Conseil interprovincial des syndicats de cultivateurs et, avec le concours de MM. Cormack et Gleave, répond aux questions posées.

A 1 heure de l'après-midi, la séance est suspendue jusqu'à 3 heures.

La séance est reprise à 3 heures de l'après-midi sous la présidence de M. René-N. Jutras.

Présents: MM. Argue, Batten, Blackmore, Bryce, Cardiff, Charlton, Dinsdale, Gour (*Russell*), Harrison, Huffman, James, Jutras, Laflamme, Légaré, MacLean, Mang, Massé, Matheson, McCubbin, McCullough (*Moose-Mountain*), Ménard, Nicholson, Pommer, Purdy, Quelch, Roberge, Stanton, Tucker, Weselak, White (*Middlesex-Est*), Zaplitny.

Aussi présents: Les mêmes.

Le Comité reprend l'examen du mémoire du Conseil interprovincial des syndicats de cultivateurs, M. Patterson et ses collègues répondant aux questions.

Les documents suivants sont distribués:

1. "Appendice au mémoire du Conseil interprovincial des syndicats de cultivateurs".
2. "Prix de parité, la solution fondamentale pour l'agriculture", préparé par Jake Schulz, président du Conseil interprovincial des syndicats de cultivateurs.

M. Gleave expose la substance de l'appendice ajouté au mémoire du Conseil interprovincial des syndicats de cultivateurs et est interrogé à ce sujet.

On remercie les témoins et il leur est permis de se retirer.

A 5 heures 8 de l'après-midi, le Comité s'ajourne au jeudi 3 juillet 1956, à 10 heures et demie du matin.

Le secrétaire du Comité,
E. W. INNES.

TÉMOIGNAGES

le JEUDI 28 juin 1956,
10 heures et demie du matin.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous commençons. Les représentants du Conseil interprovincial des syndicats de cultivateurs sont ici ce matin, prêts à présenter leur mémoire. Je crois que vous en avez tous une copie; sinon, il y a d'autres copies ici.

Je désire vous présenter M. James Patterson, du Manitoba, président du Syndicat des cultivateurs du Manitoba, qui présentera le mémoire à la place de M. Schulz, président du Conseil interprovincial, qui est sur la côte du Pacifique, je crois, et n'a pu venir ici. Avec M. Patterson, il y a M. Cormack, président du Syndicat des cultivateurs de l'Ontario, et M. A. P. Gleave, premier vice-président du Syndicat des cultivateurs de la Saskatchewan.

Le mémoire est assez long et je crois que M. Patterson est disposé à nous donner un résumé de chacune des différentes parties. Vous en avez tous des copies et vous pourrez suivre si vous le désirez. A mesure que nous arriverons à un nouveau titre, il l'expliquera.

Avant d'aller plus loin, avez-vous des questions à poser? J'aurais dû vous le demander dès le début.

Non? Dans ce cas, j'invite simplement M. Patterson à présenter le mémoire.

M. James Patterson, président du Syndicat des cultivateurs du Manitoba est appelé.

M. POMMER: Monsieur le président, a-t-on l'intention de lui faire donner lecture de chaque partie?

Le PRÉSIDENT: Non, je crois que M. Patterson résumera.

Le TÉMOIN: Je vous résumerai le mémoire au fur et à mesure, si cela vous convient, car il est un peu long. Mais si vous désirez que j'en donne lecture, je serai heureux de le faire.

M. WESELAK: Alors, il sera déposé au compte rendu comme ayant été lu?

Le PRÉSIDENT: Nous pouvons faire imprimer le mémoire si le Comité le désire. Le Comité désire-t-il que nous procédions en laissant M. Patterson commenter chaque item?

(Convenu.)

Le PRÉSIDENT: Nous ferons imprimer le mémoire comme appendice à la suite du compte rnedu.

Le TÉMOIN: Je vous remercie, monsieur le président et messieurs.

Ceci est un mémoire adressé au Comité permanent de l'agriculture et de la colonisation par le Conseil interprovincial des syndicats de cultivateurs, qui comprend les syndicats de cultivateurs de l'Alberta, de la Saskatchewan, du Manitoba, de l'Ontario et de la Colombie-Britannique.

C'est la cinquième année de suite que le Conseil interprovincial des syndicats de cultivateurs se présente devant le Comité permanent de l'agriculture et de la colonisation de la Chambre des communes. Comme représentants de

cinq groupements provinciaux de cultivateurs, nous désirons d'abord vous dire combien nous apprécions le privilège de présenter le point de vue des syndicats de cultivateurs à cette importante commission parlementaire.

Comme les précédents, notre mémoire porte principalement sur les questions dont la Chambre a confié l'étude au Comité, c'est-à-dire les problèmes d'écoulement et de transport des grains tels qu'exposés par les rapports de la Commission canadienne du blé et de la Commission des grains du Canada. Mais, pour étayer nos recommandations à l'égard de ces problèmes, nous désirons d'abord exposer en général la position économique de l'industrie agricole, puis présenter notre point de vue sur les questions à l'étude et d'autres facteurs qui leur sont étroitement reliés.

Étant donné que l'agriculture canadienne est un secteur très important de notre économie nationale, nous espérons que le Comité, en étudiant les problèmes économiques variés et complexes qu'affronte cette industrie, en particulier l'écoulement et le transport des grains, accordera une attention plus sympathique à nos plaintes ainsi qu'à nos recommandations.

Monsieur le président, notre premier titre est: "Importance de l'agriculture dans notre structure économique". Nous constatons avec plaisir que, dans plusieurs domaines, on continue de s'intéresser à l'agriculture et d'en comprendre l'importance, et qu'on se rend de plus en plus compte que l'agriculture est à la base de notre économie nationale. Cela est peut-être plus vrai de certains secteurs,—le blé en particulier,—que des autres. Mais nous estimons et nous allons essayer de vous démontrer que la position de l'agriculture s'est détériorée au point qu'elle inspire de graves inquiétudes, peut-être plus dans l'Ouest qu'ailleurs. Et à cet égard, je laisserai à M. Cormack le soin de vous parler de l'Est; il est probablement mieux en mesure que moi de vous mettre au courant des faits.

Je passe au déséquilibre de notre développement économique. Nous savons tous que la croissance a été formidable depuis 10 ans dans divers domaines économiques. L'agriculture n'a pas joui du même degré de progrès et cela est dû, dans une certaine mesure, à la contraction de notre marché d'exportation, à la baisse du pourcentage de notre part du marché mondial. Depuis trois ans, pendant que l'industrie progressait à pas de géant, l'agriculture a rétrogradé constamment en ce qui concerne notre pouvoir d'achat, non seulement les prix obtenus, mais aussi le pouvoir d'achat de nos produits. A la page 3, nous présentons un tableau des prix et du pouvoir d'achat d'un boisseau de blé, et vous y trouvez que, par rapport à la période de 1935-1939, le pouvoir d'achat d'un boisseau de blé se situait à 61 cents en 1954 et en 1955. Le paiement final du blé l'a fait légèrement augmenter, mais en général telle est la situation pour l'agriculture et, dans l'Ouest, nous sommes particulièrement désireux de trouver un moyen qui nous permettra d'améliorer notre position.

Notre problème actuel n'est pas un problème de production. Nous produisons une quantité surabondante du meilleur blé du monde. Le problème que nous affrontons à l'heure actuelle est que chaque boisseau de blé et chaque livre de n'importe laquelle autre denrée qui dépasse la quantité requise pour satisfaire les besoins de notre marché local provoque une baisse du prix qu'obtient le cultivateur. Ce léger excédent est pourtant une garantie que nous donnons aux consommateurs.

A la page 4, les membres trouveront un autre tableau des prix du bétail aux abattoirs de Saint-Boniface de 1951 à 1955. Vous y verrez que le prix moyen de toutes les catégories de bétail en 1951 était $27.40. En 1955, il était tombé à $13.95. Le prix moyen de toutes les catégories de veaux était $32.30 en 1951 et, en 1955, il était tombé à $18.45. Il en est de même du porc. En 1955, le prix moyen de toutes les catégories était $22.05, contre $30.85 en 1951, tandis que le prix moyen de toutes les catégories de moutons tomba de $28.61 à $15.35 au cours de la même période.

La même baisse s'est produite sur le marché de l'Est et le produit des ventes de bétail chez nos membres indique que la position de l'industrie laitière et celle de l'élevage s'est considérablement détériorée. Dans une note sur l'industrie laitière au milieu de la page 4, il est dit que les prix du lait nature et du gras de beurre n'ont pas subi de réduction depuis quelques années. Cependant, tel n'est pas le cas pour l'Ontario, me dit-on. Bien que nous ayons maintenu notre position au Manitoba et dans l'Ouest, l'Ontario a subi deux baisses du prix du lait nature, l'une de 10 cents le cent livres et l'autre de sept cents le cent livres.

Dans la partie suivante, nous disons que l'agriculture est devenue le chaînon faible de notre économie. Nous avons inclus quelques tableaux pour illustrer cette assertion et je devrais peut-être mentionner certains de ces tableaux. On nous dit que l'industrie et le commerce au Canada jouissent d'une expansion fantastique, et cette expansion ne se manifeste pas dans l'agriculture. Le bénéfice net réuni de 298 entreprises canadiennes en 1954 n'était que de 0·4 p. 100 inférieur à celui de 1953 et leurs recettes, avant les prélèvements pour amortissement, intérêts et impôts, n'avaient fléchi que d'un peu moins qu'un pour cent. Sur les 15 principaux groupes, les sept qui affichaient ensemble un bénéfice net étaient les métaux, les pâtes et papiers, les services publics, les denrées ailmentaires, le bâtiment et le bois de construction. Toutes ces industries eurent de meilleurs bénéfices nets en 1954 qu'en 1953. Seul le groupe du textile, 29 compagnies, accusait une perte nette. D'autre part, les bénéfices nets de 17 compagnies de pâtes et papiers montèrent de 15 p. 100. Sept groupes comptaient plus de compagnies accusant des bénéfices nets que de compagnies essuyant des pertes. A mesure que vous descendez en analysant ce passage, vous constatez qu'il s'est produit une augmentation générale des recettes et des valeurs dans les opérations de ces compagnies.

Nous présentons ces chiffres, monsieur le président et messieurs, pour démontrer dans quelle posture l'agriculture, comme je l'ai dit, a été graduellement réduite et pour insister sur le fait que nous aspirons aujourd'hui au degré de stabilité, dans différents domaines, qui ramènerait l'agriculture dans une posture plus favorable, et dans une posture qui lui permettrait de fournir l'apport que nous jugeons indispensable dans une économie nationale saine.

A la page 6, en parlant de la main-d'œuvre, nous disons que les salariés ont touché 12 milliards 800 millions de dollars au Canada en 1955, ce qui est 7·5 p. 100 de plus qu'en 1954. Le revenu de la main-d'œuvre dans les groupes du bâtiment augmenta de 13·5 p. 100; dans la finance et les services, de 9·5 p. 100; dans les groupes de distribution de 6 p. 100; et dans les industries primaires, de 3 p. 100.

A côté de ceux qui prospèrent dans l'industrie, ceux qui se livrent à l'agriculture se sont trouvés pris dans l'engrenage des frais ascendants et des revenus à la baisse. En 1951, les cultivateurs touchaient 63 cents sur chaque dollar que les consommateurs dépensaient pour des denrées alimentaires produites au Canada, mais cette proportion a décru et, en 1954, ils ne touchaient que 51 cents. En 1951, les consommateurs ont consacré à l'achat de denrées alimentaires produites au Canada un total de 2 milliards 649 millions de dollars, dont les cultivateurs reçurent 1 milliard 660 millions, mais en 1954, les consommateurs dépensèrent plus de 3 milliards 66 millions de dollars et les cultivateurs ne reçurent que 1 milliard 573 millions. Ainsi, en trois ans, les dépenses des consommateurs augmentèrent de 417 millions de dollars, mais les revenus des cultivateurs diminuèrent de 87 millions de dollars.

Nous présentons un tableau, le n° 3, qui montre quelle part du dollar du consommateur a touchée le cultivateur de 1951 à 1954.

Au bas de la page, vous trouvez le tableau n° 4, qui donne les revenus bruts et les revenus nets des cultivateurs depuis 1951, le rapport entre les frais d'exploitation et les revenus bruts et les pourcentages des baisses. A cause

du problème des grains, le cas des cultivateurs de l'Ouest est encore pire. Leur revenu net en 1954 n'était que le tiers de ce qu'il était en 1951, tandis que le rapport entre les frais d'exploitation et les revenus bruts s'est multiplié presque par quatre. Les détails sont donnés au tableau 5.

Je passe à la page 7. Nous disons là que si l'on n'enraye pas cette destruction de la plus importante de nos industries, il s'ensuivra dans l'agriculture une crise dont toute notre économie se ressentira. C'et un fait qui nous alarme beaucoup et, dans ce chapitre, vous verrez que nous donnons sur la posture économique du pays des données qui sont des symptômes d'affaiblissement général. Même avec le reserrement des mesures destinées à combattre notre inflation graduelle, nous voyons que notre posture ne s'améliore pas d'une façon sensible.

Dans le *Financial Post* du 14 avril 1956, il est dit qu'en 1946, la dette de chaque Canadien envers les étrangers était de $309, mais en 1954, cette dette était pasée à $434. Les prêts hypothécaires des banques ont augmenté d'une façon effarante et, si nous examinons le cas des consommateurs, nous constatous que les achats à tempérament pendant le dernier trimestre de 1955 ont augmenté de 21·4 p. 100 sur le premier trimestre de la même année; à notre avis, c'est là un signe de faiblesse et non de stabilité. Les comptes de crédit ont grossi de 19·3 p. 100 au cours de la même période. Mais pendant la même période, les ventes au comptant n'ont augmenté que de 3·4 p. 100. On estime qu'à l'heure actuelle plus de la moitié du total des ventes au détail se font à crédit. Dans l'Ouest, et je parle en particulier de l'Ouest parce que je suis de cette région, et nos représentants de l'Est vont probablement corroborer mes dires, les achats à tempérament en sont au point maintenant où beaucoup de nos compagnies comptent pour leurs bénéfices, non sur les prix des produits livrés sur le comptoir, mais sur les profits qu'elles tirent du financement des achats. Autrement dit, le pourcentage de profit que donne le financement a remplacé le processus normal des affaires dans beaucoup de régions.

Vous constatez que les prêts généraux des banques à charte aux entreprises commerciales et au public sont maintenant de 27 p. 100 plus élevés qu'il y a un an. Depuis le 1er décembre 1955, alors qu'il y eut une majoration du taux d'intérêt destinée pourtant à réduire les emprunts, les prêts ont augmenté de 460 millions de dollars, près de 12 p. 100. Dans certains cas, on nous dit que les augmentations ont été de 50 millions de dollars par semaine.

Nous présentons ces faits, monsieur le président, pour prouver que, comme nous le prétendons, notre problème actuel n'est pas un problème de production dans l'Ouest, mais un problème économique concernant les finances de la ferme et l'écoulement des produits.

Passons à la page 9: "L'attitude du gouvernement". Nous apprécions beaucoup la mesure qui fut prise après la deuxième grande guerre, alors que l'agriculture semblait menacée d'un grave revers et je cite le passage suivant relatif à la Commision de soutien des prix agricoles:

> La commission s'efforcera d'assurer à l'agriculture des revenus suffisants et stables en ordonnant bien la transition entre les conditions du temps de guerre et celles du temps de paix, et s'efforcera d'établir un juste rapport entre les revenus de l'agriculteur et ceux des autres occupations.

En vertu des dispositions de cette loi, monsieur le président, nous avons mis de côté 200 millions de dollars pour le soutien des prix. Une somme de $88,924,586 a été utilisée depuis l'adoption de la loi en 1946, dont 69 millions de dollars environ furent dépensés pour combattre la fièvre aphteuse en 1951. Nous croyons que les intentions du gouvernement étaient bonnes, mais nous sommes désappointés de l'application de cette loi. A notre avis, le programme

de soutien des prix n'a pas accompli pour l'agriculture ce qu'il devait accomplir et c'est pourquoi l'économie agricole s'est détériorée jusqu'au point où nous nous trouvons à l'heure actuelle.

Je passe maintenant au milieu de la page 10, au dernier alinéa avant le tableau VI. La plupart des gouvernements semblent avoir reconnu maintenant que l'instabilité des revenus agricoles est la grande cause des dépressions économiques et c'est pourquoi des programmes de prix entièrement ou partiellement fondés sur la parité ont été institués dans presque tous les pays civilisés. Cela est prouvé par les chiffres qui suivent sur les prix de soutien du blé dans divers pays. Le tableau VI révèle que le Canada a le prix le plus bas au monde, et quand nous proposons de donner une certaine mesure de soutien au blé canadien ou d'entreprendre un programme plus étendu de vente qui pourrait comporter un certain soutien ou un élément de concurrence entre le Canada et les États-Unis, on nous répond qu'en dernière analyse le peuple canadien serait fou d'essayer de faire concurrence sur le marché mondial avec le Trésor des États-Unis.

Monsieur le président et messieurs, je vous livre ce matin la réflexion suivante: ce qu'on donne comme impossible pour le peuple canadien est recommandé comme pratique pour les cultivateurs canadiens. Autrement dit, les cultivateurs canadiens portent le fardeau que l'on dit trop lourd pour être porté par le peuple canadien.

Je passe maintenant à la page 11, "Besoin d'une politique de soutien des prix à la parité". J'attire votre attention sur le deuxième alinéa, au sujet des ventes de blé au pays. Nous recommandons au Comité que la Commission canadienne porte le prix du blé destiné aux consommateurs canadiens au niveau paritaire de $2.20 le boisseau pour le nº 1 du Nord livré à Fort-William, ou à tout autre niveau supérieur établi comme prix équivalent comparé aux marchandises et services que les cultivateurs doivent acheter.

Vous savez, messieurs, que le prix de notre blé sur le marché canadien est lié au prix de la Convention internationale du blé. Or, nous y sommes très fortement opposés, car c'est au Canada que nous luttons, au sein d'une économie dispendieuse, avec de gros frais de production et l'on nous oblige à maintenir nos revenus au niveau requis, à maintenir le niveau de vie sur les fermes avec le prix que nous pouvons obtenir sur le marché mondial de gens dont la norme de vie est beaucoup plus basse que celle qui prévaut en Amérique du Nord. Et nous acceptons le prix qu'ils veulent ou peuvent payer avec des échelles de salaires plus basses, puis nous ramenons ce prix au Canada et nous disons au peuple canadien que c'est tout ce que nous pouvons lui demander pour une denrée que nous produisons au Canada.

Monsieur le président et messieurs, le moment approche rapidement,—il viendra peut-être au cours de la présente campagne agricole ou de la suivante,— où les stocks de grains détenus sur les fermes auront été liquidés ou placés pour être vendus et où nous serons certains de pouvoir démontrer bien clairement la baisse totale que le pouvoir d'achat du cultivateur a subie au cours des dernières années.

Avant que tous ces grains aient été enlevés, il nous est impossible d'arriver à un chiffre positif; mais nous sommes convaincus que ce sera, en dernière analyse, un indice très révélateur du pouvoir d'achat qui reste sur les fermes de l'Ouest et, dans une certaine mesure, sur celles de l'Est aussi.

J'en suis au dernier alinéa de la page 11. Maintenant que les revenus tirés du blé ont subi une baisse brutale, il semble raisonnable que le prix du blé destiné à la consommation domestique soit porté à un niveau convenable. Si l'on songe qu'une majoration de 40 cents par boisseau de blé n'augmenterait le prix de la farine dans un pain que de 0.54, c'est-à-dire un peu plus que d'un demi-cent, cette requête légitime devrait être immédiatement accordée.

Il est ironique de mentionner qu'à Winnipeg nous payons actuellement le pain 1 cent l'once en moyenne et que, sur le marché britannique, le prix est d'un peu moins qu'un demi-cent l'once. En d'autres termes, au Canada, où nous produisons le blé, le pain est deux fois plus cher qu'en Grande-Bretagne.

Cela m'inspire une observation, si vous voulez vous reporter au tableau de la part que reçoit le cultivateur du dollar du consommateur. Je tiens à souligner que les frais du producteur ne constituent pas le plus gros facteur, ni le plus gros obstacle dans l'établissement de prix de parité pour les produits agricoles. Si les cultivateurs canadiens n'attribuaient aucun prix au grain qu'ils font manger à leurs vaches, cela ne réduirait pas d'un cent le prix de la pinte de lait que vous achetez. Je pourrais vous citer un exemple pour vous montrer que ce sont nos frais de distribution, nos frais de vente qui constituent le plus gros facteur. A Winnipeg, la pinte de lait se vend 21 cents et l'on peut obtenir le même lait dans la vallée de la rivière Swan, à une distance d'environ 300 milles, pour 19 cents la pinte. Dans la campagne du Manitoba, on paie le même prix dans certains cas et une fraction de moins que dans la ville de Winnipeg pour le pain, mais on paie pour la distribution des frais déraisonnables et injustifiés. Nous pourrions avoir la pleine parité pour le pain au Manitoba, peut-être même dans tout le Canada, nous pourrions avoir la pleine parité pour chaque boisseau de blé consommé au pays sans que la moindre augmentation du prix de la miche de pain soit justifiée.

J'en arrive maintenant à la partie intitulée "Réforme de la méthode de vente de la Commission canadienne du blé". C'est à la page 12. A cet égard, je me contente de souligner, ce qui est dit ici, qu'il ne faut rien négliger pour conserver nos positions et maintenir nos ventes sur le marché mondial. La première place que nous occupions par le volume des exportations nous a été enlevée par les États-Unis. Il est peut-être impossible pour la Commission canadienne du blé de jouer le rôle qui lui a été dévolu et qu'elle est capable de jouer à moins que le gouvernement canadien ne modifie quelque peu sa politique.

Au bas de la page 12, nous avons un tableau, le nº VII, qui concerne notre tarif douanier. Ici, je voudrais attirer l'attention du Comité d'une façon un peu plus particulière sur la plainte, souvent exprimée, que le tarif douanier des États-Unis est plus élevé que celui du Canada. En parcourant la liste des item, vous verrez que certains d'entre eux intéressent particulièrement l'agriculture au Canada. Vous constaterez que, pour les pièces coulées en fer malléable et nombre d'autres articles qui entrent dans la machinerie agricole en général, nous avons une différence de 10 p. 100. Le droit de la douane aux États-Unis est de 10 p. 100 et, pour les mêmes marchandises au Canada, il est de 20 p. 100.

Je passe à la page 13: "Augmenter les moyens d'ensilage". La congestion dure encore dans beaucoup de régions de l'ouest du Canada en ce qui concerne les moyens s'ensilage. Il y a eu amélioration considérable dans certaines régions et il y aura amélioration dans beaucoup d'autres régions, mais il y a tout lieu de croire que, même avec la meilleure chance du monde et le transport du maximum possible, les entrepôts seront congestionnés dans une partie considérable de l'ouest du Canada à la fin de la campagne.

Nous avons recommandé ici que l'on construise d'autres greniers. J'attire votre attention sur une nouvelle parue dans les journaux il y a quelques jours que la Commission des grains avait pris ou songeait à prendre la décision de combattre l'entreposage loin des points d'expédition. C'est une question qui, je pense, mérite d'être analysée longtemps et avec soin, car en enlevant le grain des entrepôts situés à l'écart, on ne fera qu'aggraver le problème d'entreposer sur les fermes. Depuis plusieurs années, comme vous le savez, nos greniers sont totalement insuffisants et la situation était telle l'automne dernier que les cultivateurs et tous les hommes d'affaires dans l'ouest du Canada étaient

extrêmement inquiets. Les grains ne bougeaient pas et nous nous sommes adressés au gouvernement pour obtenir une méthode ou un système qui permettrait aux cultivateurs de recevoir de l'argent pour s'acquitter de leurs obligations au moins dans leur localité afin que la vie économique pût continuer son cours normal.

Je passe maintenant à la page 14: "Avances permanentes pour les grains". Je suis certain, monsieur le président, que le Comité connaît tout le pour et le contre en ce qui concerne les avances d'argent sur les grains. Je bénis l'excellent programme d'éducation, si je puis m'exprimer ainsi, qui a fait comprendre à l'ensemble des députés jusqu'à quel point la population de l'Ouest compte sur le blé qui sort des moissonneuses-batteuses.

Les trois provinces de l'Ouest ont établi un comité qui est à étudier la question d'un système permanent d'avances d'argent. Je suis désappointé que nous n'ayons encore aucune recommandation de ce comité. Le temps de la récolte pourrait arriver cette année sans que nous ayons de recommandation positive. A cause de cela et parce que la situation est urgente à notre avis et aussi parce que nous aurons inévitablement à affronter cette question d'une façon très réaliste et pratique dans l'intérêt de toute l'économie de l'Ouest, nous sommes contraints de proposer de nouveau une solution que nous avions fortement recommandée l'an dernier.

Au bas de la page 14, il y a le titre "Enquête sur la manutention et la classification des grains". C'est une question que nous avons déjà soulevée. A cause des changements techniques, administratifs et autres qui sont survenus, et de façon dont les opérations sont conduites en général, nous demandons ici qu'une commission royale soit établie avec mission d'enquêter sur tous les aspects du commerce des grains au Canada.

Nous estimons, monsieur le président, que l'on pourrait apporter certains changements et peut-être modifier la Loi du Canada sur les grains afin de la moderniser.

Je passe à la page 15: "Excédents dans les élévateurs ruraux". Nous avons discuté cette question avec la Commission canadienne du blé et avec la Commission des grains en vue de sonder la possibilité d'analyser la situation sur le plan local. Nous apprécions le changement apporté dans l'ensemble en ce qui concerne les excédents et nous finirons peut-être par en arriver au point où cette opération sera au-dessus de toute critique.

Je m'arrête maintenant à l'alinéa "b": Distribution des wagons. Nous insistons de nouveau sur l'importance de la méthode déjà recommandée et qui consiste, en somme, à établir un second point de livraison dans une localité où il n'y a qu'un élévateur. C'est le nœud du problème, messieurs. Nous avons éprouvé beaucoup de difficultés et la principale difficulté est la présence d'un seul point de livraison.

L'alinéa "d" à la page 16 porte sur les normes pour la classification des criblures. Nous apprécions le changement et l'amélioration qui ont été apportés. Nos gens de l'Est, qui sont les principaux acheteurs d'engrais pour animaux les apprécient également. La situation s'est considérablement améliorée depuis qu'on exige que les criblures n° 1 contiennent 35 p. 100 d'autres grains; nous nous rendons compte que notre marché dans l'est du Canada était gravement compromis dans le passé et que nous ne nous en occupions pas beaucoup; mais il y a des signes d'amélioration depuis un an et nous continuerons de travailler dans cette direction. Mais nous persistons à dire qu'il faudrait que la Commission des grains surveille le trafic des grains dans l'est du Canada. Nous nous rendons compte que la coopération des gouvernements de l'Ontario et du Québec serait nécessaire pour cela, mais nous estimons que, dans l'intérêt du commerce de nos grains fourragers et pour satisfaire nos clients dans l'est du Canada, cette question devrait retenir l'attention.

Les frais de détournement, à l'alinéa "e", constituent encore un problème à résoudre et, dans l'alinéa "f", nous traitons de l'espace disponible dans les élévateurs. Je me contente de mentionner ces passages,—ils sont en possession du Comité,—et je descends au bas de la page: "Importations de produits agricoles".

Nous recommandons fortement au Comité de bien examiner les effets que produisent sur les cultivateurs canadiens les fortes importations d'œufs, de volailles, de viandes, de bétail et de produits animaux, non seulement du point de vue du total des approvisionnements et de l'espace disponible dans les entrepôts, mais surtout du point de vue de la baisse de revenus que l'avilissement des prix entraîne pour les producteurs canadiens.

En ce qui concerne les normes de classification, les producteurs sont très mécontents de la classification des volailles. Ce mécontentement, à notre avis, n'est pas attribuable à un manque de confiance à l'égard des classificateurs du gouvernement, mais plutôt à l'absence de normes claires et nettes qui permettraient aux classificateurs de mieux faire leur travail.

Nous demandons que les normes de classification, leur interprétation et leur application sur le plan du producteur soient examinées de très près.

A la page 17, "Conférence sur l'écoulement des produits agricoles", nous déclarons, et cela me ramène à ce que je disais au début, que notre conférence sur l'écoulement des produits agricoles est plus nécessaire, à notre avis, qu'une conférence sur la production. Il est vrai qu'il nous faut surveiller constamment notre production afin de pouvoir garantir que la population canadienne aura les sortes et les variétés de denrées alimentaires qu'elle est en droit d'attendre des cultivateurs. Les cultivateurs sont disposés à le faire, et je crois qu'ils ont démontré leur aptitude et leur bon vouloir à cet égard. Mais leurs efforts sont contrecarrés dans une grande mesure par la politique d'exportation actuellement suivie par le Canada. Notre commerce se trouve placé dans une posture vulnérable par la structure actuelle de notre tarif douanier. Le cultivateur ne jouit pas du même degré de protection qui est accordé à l'industrie en général. Quand elle a des surplus, l'industrie peut fermer ses portes jusqu'à ce qu'elle en ait disposé. L'agriculture, comme vous l'admettrez monsieur le président, ne peut pas faire de même. Nous produisons pour le marché. Nous nous efforçons de produire ce que demande le marché canadien et je pense que nous adaptons admirablement bien notre production à ses exigences en ce qui concerne la majorité de nos produits, sauf les grains et en particulier le blé. Mais nous n'avons aucune garantie que ce marché nous sera réservé, et nous n'avons aucune protection contre les autres pays. Par conséquent, nos prix et la vente de nos produits sont subordonnés aux importations et c'est ce qui se passe à l'heure actuelle.

Je pense que cela résume assez bien le mémoire, monsieur le président. Je n'entrerai pas dans les détails sur l'objet du dernier passage, mais vous avez là entre les mains les renseignements et les faits qui, je pense, nous justifient de prétendre qu'une conférence sur l'écoulement des produits agricoles est nécessaire à l'heure actuelle. Merci.

Le PRÉSIDENT: Nous vous remercions, monsieur Patterson. Si vous me permettez de le dire, je sais qu'il n'est pas facile d'essayer de résumer tout un mémoire de ce genre, mais je crois que M. Patterson s'en est extrêmement bien tiré. Quelqu'un a-t-il des questions à poser?

M. Robinson (Bruce):

D. Je voudrais féliciter moi aussi M. Patterson de la façon dont il a présenté le mémoire et lui poser une ou deux questions seulement sur les moyens d'ensilage supplémentaires, page 13. Je dirai d'abord au Comité que, dans notre district, nous sommes plus intéressés aux grains fourragers qu'aux

autres, et c'est un fait que les grains fourragers qui nous arrivent de l'Ouest nous coûtent beaucoup plus cher avec le système actuel que s'il y avait un élévateur tout près. Un témoin a dit au Comité l'an dernier,—je crois qu'il était question du syndicat du blé,—que tous étaient pour la coopération et pour l'établissement d'un plus grand nombre d'élévateurs dans les provinces de l'Est. Voici ma question à M. Bruce: est-ce que le Conseil interprovincial des syndicats de cultivateurs a songé à cette question d'établir des élévateurs à des endroits comme le comté de Bruce, par exemple, où nous voudrions en avoir un? A-t-on des espoirs à ce sujet? Un élévateur semblable, non seulement serait utile en période d'abondance quand le problème de l'ensilage est à son pire, mais aiderait aussi à écoulèr les grains fourragers de la façon la plus économique.—R. Monsieur le président, la construction d'élévateurs dans ces régions est une question à laquelle nous avons songé et que nous avons discutée en détail avec les groupes de l'Est, jusqu'au point d'étudier la valeur du projet. Je pourrais vous donner une idée des discussions qui eurent lieu il y a environ deux ans pendant le congrès occidental de la Fédération canadienne de l'agriculture. Pour vous donner la substance de ces discussions, deux points de vue ont paru se manifester; les représentants de l'Ouest et des élévateurs prirent l'attitude que, si les gens de l'Est voulaient des élévateurs, ils devraient les construire, mais les représentants de l'Est soutinrent que, si les producteurs de l'Ouest désiraient vendre leurs grains fourragers dans l'Est ils devaient fournir des installations pour les ensiler et les rendre disponibles.

Or, monsieur le président, advenant le cas où il serait possible d'établir un système qui nous permettrait de fournir ces installations ou d'en assumer la responsabilité dans une grande mesure, serait-il raisonnable de supposer que les gens de l'Est devraient nous donner l'assurance qu'ils emploieraient les grains placés dans ces installations? A nos yeux, il y un problème dans l'est du Canada et l'on me reprendra si je fais erreur: la majorité des cultivateurs de l'Est achètent leurs grains fourragers au jour le jour; et si nous mettions ces grains à leur disposition, si nous établissions des élévateurs dans certains comtés, serait-ce suffisant ou bien serions-nous tenus d'adjoindre un moulin à chaque élévateur et de moudre et préparer les mélanges pour que les cultivateurs de l'Ontario puissent n'en prendre qu'un sac à la fois, comme ils sont habitués de faire actuellement? Nous savons que certains cultivateurs achèteraient de grandes quantités de grains à la fois, mais je dois vous rappeler que nous, dans l'Ouest, considérons qu'un cultivateur ayant une assez grande ferme dans l'est du Canada devrait acheter ses grains à provende au wagon, directement de la Commission du blé.

D. J'y venais. Nous pouvons acheter nos grains au wagon là-bas, mais en les payant beaucoup plus cher que s'ils pouvaient être transportés par les lacs et placés dans un élévateur. Je ne puis l'affirmer, mais je pense que c'est $4 ou $5 de plus la tonne.

M. CARDIFF: La difficulté pour nous dans cette région c'est que nous ne pouvons pas acheter parce que c'est trop cher. Nous ne protestons pas contre ce que le cultivateur reçoit dans l'Ouest; nous protestons contre la différence de prix, la différence entre le prix que nous payons et le prix que le cultivateur de l'Ouest obtient. L'écart est trop grand; il y a quelque chose qui ne va pas. Il devrait être possible d'imaginer un moyen pour que les cultivateurs de l'Est n'aient pas à payer ces frais supplémentaires pour le transport des grains. Comme je l'ai dit, le prix est trop élevé et nous pourrions employer plusieurs milliers de boisseaux de plus si nous pouvions faire baisser le prix.

M. POMMER: J'ai une question supplémentaire à poser. Quel est l'écart entre le prix que le producteur de l'Ouest reçoit et le prix que paie le cultivateur de l'Ontario? L'honorable député qui vient de parler pourrait peut-être le dire?

Le PRÉSIDENT: Il demande si vous avez une idée de ce qu'est l'écart?

M. CORMACK: Notre prix pour l'avoine fourragère nº 1 à Arthur était $60 la tonne hier.

M. POMMER: Quelle est la définition de l'avoine fourragère?

M. CORMACK: C'est à peu près la plus basse qualité d'avoine fourragère qui vienne de l'Ouest.

Le TÉMOIN: C'est l'avoine fourragère nº 1.

M. CORMACK: On l'appelle avoine fourragère nº 1.

M. MacKenzie:

D. Qu'est-ce que cette avoine rapporte au producteur dans l'Ouest?—R. Il est difficile de répondre à cette question en ce moment. Notre prix n'a pas varié sensiblement dans l'Ouest et nous ne prévoyons pas qu'il changera. Dans le passé, nous avons obtenu environ 63 cents le boisseau pour l'avoine de bonne qualité.

Le PRÉSIDENT: Mais c'est pour la 3CW?

Le TÉMOIN: C'est pour la meilleure.

M. ARGUE: Que payez-vous pour le blé à provendre?

M. CORMACK: Du blé à provende que je considérerais comme étant du blé... Cela ne ressemble même pas à du blé.

M. ARGUE: Que payez-vous pour un blé de très basse qualité?

M. CORMACK: Environ $66 la tonne, je crois.

M. ARGUE: Alors, il a baissé beaucoup; c'était $100 la tonne.

M. CORMACK: J'ignorais que le prix eût monté si haut.

M. ARGUE: Un cultivateur dans l'Ouest n'obtient pas plus qu'un cent et demi la livre et vous payez trois cents.

M. CORMACK: Plus que trois cents.

M. ARGUE: Probablement deux fois plus.

Le PRÉSIDENT: Oui, mais naturellement il ne faut pas oublier que, quand on parle de blé à provende en général, cette expression s'applique à une assez grande variété de prix dans l'Ouest. Le blé à provende est inconnu dans l'Ouest; c'est du nº 1, du nº 2 et ainsi de suite jusqu'au nº 7. Il y a provende nº 1, provende nº 2, nº 3 et ainsi de suite. Il y a une différence de qualité d'un échelon à l'autre.

M. CORMACK: Disons que le nº 6 est environ $66 la tonne.

Le PRÉSIDENT: Cela se vérifierait aisément. Je me souviens que, l'an dernier ou il y a deux ans, nous avons discuté cette question ici au Comité. Et si ma mémoire est bonne, la différence de prix, une fois établie entre catégories semblables, n'était pas extrêmement grande. Le mal, c'est que ce que l'on appelle blé fourrager dans l'Est est en réalité des criblures. Ce n'est même pas du blé. La plupart des engrais pour animaux sont en réalité des criblures.

M. CORMACK: Il y a deux catégories. Vous achetez des criblures à provende nº 1 ou bien vous achetez du blé .

Le PRÉSIDENT: C'est vrai, mais cela ne veut rien dire pour nous; ce n'est pas une catégorie reconnue par la Loi canadienne sur les grains et cela ne veut rien dire pour nous dans l'Ouest. La moitié peut être en criblures, car quand vous achetez du blé de l'Ouest, vous obtenez vraiment du blé, et quand on dit: "Cela ne mérite pas le nom de blé", eh bien, c'est la vérité.

M. Cardiff:

D. Le malheur, c'est que la Commission du blé a encombré l'espace disponible de blé à provende qu'il aurait fallu enlever pour faire place aux qualités supérieures de blé. Tout l'espace est pris par ce blé à provende qu'il aurait

fallu mettre sur le marché et vendre au lieu de le garder là où il occupe de l'espace qui devrait être libre pour le bon blé.—R. En dernière analyse, monsieur le président, cela ne ferait aucune différence, car tout ce blé entre dans les terminus comme blé inférieur et il en sort comme blé inférieur. Si je comprends bien, rien n'empêche un marchand de l'Est d'acheter, disons, 50 tonnes de blé nº 5 et peut-être la même quantité de criblures nº 1 et de mettre le tout dans le même silo. Ce mélange se vendra peut-être ensuite dans l'Est comme blé fourrager. Je suppose seulement que cela peut arriver, car certains des échantillons de ce qui se vend que nous avons reçus ne rendent certainement pas justice au blé à provendre de l'Ouest.

M. Tucker:

D. Le syndicat du blé de l'Ouest n'a-t-il pas été très désireux d'aider à ce sujet? N'a-t-il pas pris l'attitude que les cultivateurs qui donnent ce grain à leurs animaux dans l'Est devraient former des coopératives qui achèteraient et distribueraient le grain s'ils estiment que l'écart des prix est trop grand? Vous connaissez probablement des coopératives qui ont essayé d'acheter du grain pour les cultivateurs dans l'Est?—R. Non. En Ontario, elles semblent hésiter à assumer une aussi grande responsabilité. C'est ce que nous proposerions, cependant, comme solution logique et nous le ferions nous-mêmes dans l'Ouest si l'écart était trop grand.

D. Les syndicats du blé de l'Ouest ont donné l'assurance aux cultivateurs de l'Est qu'ils auraient tout leur concours s'ils le faisaient?—R. Oui et même, il y a quelques années, il leur est arrivé d'établir une sorte d'entrepôt, un point central où les grains pouvaient être ensilés, mais cette expérience n'a évidemment pas produit de résultats satisfaisants: les grains restaient là, inutilisés.

M. McBAIN: Monsieur le président, M. Cormack a dit qu'à Port-Arthur le prix de l'avoine fourragère nº 1 était $60 la tonne. Est-il possible de dire ce que la Commission du blé demande pour cette avoine fourragère à Fort-William?

Le PRÉSIDENT: Nous aurons ce renseignement quand le président de la Commission viendra témoigner. Il sera ici la semaine prochaine. Je crois que nous serions bien avisés d'abandonner cette question jusqu'à ce qu'il soit présent: il aura les chiffres. Je ne crois pas que quelqu'un soit en mesure en ce moment de répondre.

M. A. P. GLEAVE: Monsieur le président, quelqu'un a dit tantôt que le blé de qualité inférieure devrait être vendu. Je crois comprendre que la Commission du blé a vendu la plus grosse partie de son blé des catégories inférieures. Je songe à ces grains à provende, du point de vue commercial, quand ils sont placés pour être livrés. Supposons que nous, les producteurs, par l'entremise de la Commission du blé, nous plaçons une certaine quantité de grains à provende là où ils sont disponibles pour les acheteurs. Si les acheteurs ne les prennent pas, la Commission se trouve contrainte de les enlever de là et de subir une perte en le faisant; tandis que si les acheteurs, les gens qui ont besoin de ces grains, les plaçaient là eux-mêmes, il est très probable qu'ils s'en serviraient car, en ayant pris livraison, c'est comme s'ils les avaient achetés. Il me semble que ces gens, par l'entremise de leur gouvernement ou d'une coopérative, seraient ainsi mieux en mesure de se protéger eux-mêmes que nous ne pouvons, nous, les protéger. Et quand la Commission des grains, comme nous le disons ici, verrait que cette catégorie se vend, elle le ferait savoir aux producteurs. C'est ce qui se passe dans le cas du grain expédié outre-mer; c'est la catégorie que les producteurs obtiennent et c'est la catégorie que l'acheteur obtient outre-mer parce qu'elle est maintenue; la classification est faite à partir du producteur et c'est la même catégorie qui parvient à l'ache-

teur quand il prend livraison. Il me semble que nous devrions établir le même processus dans le cas des grains à provende expédiés de l'Ouest à l'Est.

Le PRÉSIDENT: A ce sujet, la loi canadienne sur les grains s'applique partout, aux provinces de l'Est comme aux provinces de l'Ouest. L'obstacle est simplement que le cultivateur de l'Est n'achète pas par catégorie. S'il commande du blé nº 3 ou du blé nº 6, il obtiendra certainement du nº 3 ou du nº 6 tel que défini par la loi sur les grains. Mais le mal est qu'on peut acheter du blé nº 6 et des criblures, puis mélanger le tout et vendre ce mélange comme engrais d'animaux: engrais nº 1, engrais nº 2 ou engrais nº 3, ou simplement engrais, et la Commission des grains n'y peut rien; le cultivateur n'a pas la protection de la loi parce qu'il n'achète pas une catégorie mentionnée par la loi.

M. ARGUE: C'est là-dessus que porte le mémoire. On pourrait corriger cette situation en modifiant la loi pour qu'elle s'applique au détaillant aussi bien qu'au grossiste.

Le PRÉSIDENT: Elle s'applique à lui.

M. ARGUE: Vous venez de nous dire qu'elle ne s'applique pas à lui.

Le PRÉSIDENT: Elle ne s'applique pas aux engrais.

M. ARGUE: En d'autres mots, pour les acheteurs canadiens, elle s'applique aux catégories dont elle donne la définition. Quand un homme est en mesure de commander une grande quantité, il le fait par l'entremise de la Commission des grains et, comme le président l'a dit, il obtient exactement la sorte de grain qu'il commande. Mais si je comprends bien, cette plainte provient du fait que les cultivateurs qui sont obligés d'acheter en petites quantités ne savent pas ce qu'ils obtiennent parce que ce n'est pas classifié.

Le PRÉSIDENT: C'est vrai, mais si un cultivateur se présente chez un distributeur et demande du blé à provende nº 2, le distributeur doit lui fournir du blé à provende nº 2.

M. ARGUE: S'il s'agit d'engrais nº 2, vous êtes aussi protégés par la loi canadienne sur les grains.

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. MACKENZIE: Alors, j'en conclus que c'est le marchand qui est responsable de cet écart? Est-ce vrai?

Le PRÉSIDENT: Il faut être juste. Il a été démontré à des séances précédentes, je pense, que beaucoup de cultivateurs veulent vraiment des criblures ou, plutôt, qu'ils ne veulent pas payer le prix du blé classifié. C'est une question d'économie. Ils considèrent, disons, que le prix du blé à provende nº 1 est trop élevé et ils préfèrent acheter un mélange moins cher portant le nom d'engrais; ils croient que c'est plus profitable.

M. CARDIFF: Pour commencer, les criblures sont enlevées du grain comme dockage et le cultivateur de l'Ouest n'en touche absolument rien. On extrait cela du grain et on le vend comme criblures; parfois, ce ne sont même pas des criblures de première classe, mais elles sont vendues comme telles.

M. CARDIFF: On ne devrait jamais permettre que cela quitte l'Ouest. On l'enlève au cultivateur, on le vend à vil prix, puis quelqu'un fabrique ce maudit mélange et le vend.

Le PRÉSIDENT: Je suis sûr que ce n'est pas aussi simple que cela.

M. ARGUE: C'est bien le résultat net.

Le PRÉSIDENT: Les criblures proviennent surtout du nettoyage du blé et, même, la loi définit aussi les criblures. Les membres du Comité se souviennent que, l'an dernier, la Commission des grains a dit qu'elle resserrait la définition des criblures. Elles doivent contenir un certain pourcentage de blé, de grains de blé cassés, et d'autres éléments.

M. ARGUE: Quand un cultivateur de l'Ouest se présente à un élévateur avec du bon blé, catégorie 1 et 2, la quantité de grains cassés qu'il renferme est établie, mais il n'en touche pas un cent. S'il y en a plus qu'une certaine proportion, le tout est considéré comme blé broyé et il obtient encore moins pour le bon blé mêlé au blé broyé.

M. WESELAK: Je pense qu'en réalité, dans toute catégorie, un certain pourcentage est considéré comme formé de matières étrangères et déduit comme dockage.

Le PRÉSIDENT: C'est exact.

M. Argue:

D. Qu'arrive-t-il si vous apportez du blé broyé?—R. Votre blé est analysé et l'on vous paye pour le blé. On fait des déductions pour toutes les matières étrangères si l'élévateur n'est pas encombré et s'il a les installations requises. La plupart des élévateurs sont équipés pour nettoyer le blé; vous pouvez y vendre votre grain et rapporter vos criblures chez vous ou bien les jeter dans un dépotoir. Malheureusement, nos élévateurs sont si encombrés qu'on n'a pas de place pour nettoyer le grain; il s'en va tel quel jusqu'à la tête des Lacs et nous ne sommes pas payés pour les criblures. Le blé ayant perdu son identité rendu là, les criblures se trouvent perdues pour les cultivateurs concernés. Dans le cas des élévateurs appartenant à des syndicats, un certain montant est payé pour les criblures qui parviennent à la tête des Grands lacs.

D. Qui touche l'argent?—R. Dans le cas des élévateurs des syndicats, je crois que ce sont les gens qui vendent le grain. Cet argent ne revient pas à chaque individu; il est simplement versé dans les recettes du terminus; c'est ainsi que les criblures sont payées.

M. ROBINSON (*Bruce*): Le producteur est-il payé pour le sarrasin sauvage qu'il y a dans son blé?

M. ARGUE: En injures.

Le TÉMOIN: C'est l'une des choses les plus difficiles à enlever du blé quand on le nettoie.

M. CORMACK: Il me fait plaisir d'entendre nos représentants de l'Ontario, M. Cardiff et M. Robinson, poser des questions au sujet de l'écart des prix, car nous, les cultivateurs de l'Est, nous avons toujours cru qu'il faudrait un moyen pour faire passer nos produits plus directement d'un cultivateur à l'autre sans avoir à payer des intermédiaires.

Pour revenir à la question des criblures, encore l'an dernier nous, les cultivateurs, devions accepter jusqu'à ½ p. 100 de blé dans nos criblures, criblures à provende nº 1 définies par la loi canadienne sur les grains. Les criblures à provende pouvaient contenir 98 p .100 de sarrasin sauvage et d'autres grains. Notre Conseil interprovincial des syndicats de cultivateurs s'est plaint l'an dernier à la Commission des grains. Depuis, les normes des catégories ont été modifiées et, maintenant, on ne peut rien nous envoyer qui contienne moins que 35 p. 100 de blé ou d'autre grain si ce sont des criblures nº 1. Il faut 35 p. 100 et c'est une grande amélioration, mais cela est défini à part comme criblures.

Moi aussi je voudrais que l'on trouve un moyen pour que les cultivateurs de l'Est obtiennent du grain de ceux de l'Ouest sans avoir à payer cette fluctuation qui se produit.

Le PRÉSIDENT: Vous voulez dire l'écart des prix?

M. CORMACK: La fluctuation des prix. Par exemple, la récente grève des marins a fait monter notre prix d'au moins $10 la tonne.

M. ARGUE: C'est le marchand local qui faisait cela. Je ne crois pas que la Commission du blé ait majoré son prix.

M. CORMACK: Attendez. Ce prix de $60 que j'ai mentionné pour l'avoine fourragère nº 1, j'en ai parlé avec les gens de notre coopérative. Ils m'ont démontré que leur marge, c'est-à-dire leur profit, n'avait pas augmenté.

M. WHITE (*Middlesex-Est*): Monsieur Cormack, quel était l'écart? Je crois qu'à la page 6 M. Patterson a parlé de la proportion décroissante que touche le cultivateur sur le dollar du consommateur, et je pense que cela s'applique aux grains fourragers. Je ne sais pas au juste quelle proportion des grains à provende utilisés en Ontario passe par les syndicats agricoles, mais c'est une forte proportion dans notre région et je crois qu'à peu près toutes les villes et les villages ont des coopératives agricoles qui en distribuent des quantités plus ou moins grandes; mais les récoltes varient d'une année à l'autre en Ontario. Voici à quoi je veux en venir: savez-vous s'il y a des fermes en Ontario qui achètent des wagons de grains à provende directement de la Commission du blé?

M. CORMACK: Notre syndicat a même acheté six wagons de la Commission du blé il y a deux ans. En réalité, nous n'achetons pas de la Commission du blé; nous obtenons une réquisition de la Commission du blé et nous achetons le grain d'un courtier. La Commission est simplement un organisme qui nous donne la permission d'acheter. Je sais que certains de nos cultivateurs ont déjà acheté du grain directement, mais l'un des malheurs de l'agriculture ontarienne aujourd'hui c'est que trop de cultivateurs ne peuvent pas acheter leur grain au wagon à cause de la baisse des prix qu'ils obtiennent pour leur bétail. Je crois que les gens de l'Ouest devraient essayer de comprendre pourquoi nous avons ce problème. Pourtant, il arrive que des cultivateurs achètent leur grain directement, par l'entremise de la Commission.

Le TÉMOIN: Quelle est la différence dans ce cas, la différence avec le prix sur le marché de l'Est?

M. CORMACK: J'imagine qu'elle est d'environ $5 la tonne.

Le TÉMOIN: C'est la fluctuation du prix?

M. CORMACK: Je ne parle pas de la fluctuation. La fluctuation serait difficile à établir.

M. CARDIFF: Vous ne pouvez pas acheter directement? Ce doit être fait par l'entremise de la Commission?

M. CORMACK: Oui. Cette fluctuation de prix se produisait surtout avec les grains autres que le blé achetés des courtiers.

M. CARDIFF: Nous ne sommes pas de gros acheteurs de blé en Ontario. Nous sommes de plus gros acheteurs d'orge et d'avoine. Le blé ne peut occasionner beaucoup de fluctuations.

Le TÉMOIN: En ce qui concerne le blé, les fluctuations quotidiennes sont très modérées.

M. CORMACK: Ce sont les courtiers qui provoquent les fluctuations, je crois.

Le TÉMOIN: C'est ce qui s'était produit cette fois-là, mais je ne crois pas que le prix de la Commission s'en soit ressenti.

M. BRYCE: Revenons à votre achat de grain d'un courtier. Y a-t-il une différence de $5 la tonne quand on achète par l'entremise d'un courtier? Je veux être fixé là-dessus. Gagnez-vous $5 en allant à un courtier au lieu d'acheter par l'entremise de la Commission du blé?

M. CORMACK: Je m'appuie sur les dires des cultivateurs qui en ont acheté. Je n'en achète pas personnellement.

M. BRYCE: Peut-on acheter directement, ou bien seulement par l'entremise de la Commission?

M. CORMACK: Il faut que ce soit par l'entremise de la Commission du blé. Vous achetez d'un courtier.

M. BRYCE: Alors, là encore, le courtier devient le parasite de la ferme?

M. CORMACK: C'est mon avis.

M. BRYCE: Vous pourriez vous passer de lui.

M. CORMACK: C'est ce que nous voudrions faire. Nous voudrions transiger plus directement.

M. MANG: La coopérative pourrait acheter directement de la Commission du blé, n'est-ce pas?

Le TÉMOIN: Non.

Le PRÉSIDENT: Je crois que le président de la Commission du blé a soutenu le contraire à une séance précédente. Quant au courtier, il vous faut admettre qu'il rend vraiment un service; il rend un service et si vous vous défaites de lui, quelqu'un d'autre devra faire cela pour vous. Il y a des arrangements à faire pour acheter le grain et le faire venir; la Commission du blé ne peut pas le faire pour vous. Si vous êtes disposés à le faire vous-mêmes, ou si la coopérative ou un autre organisme est disposé à le faire, alors je pense que vous pouvez obtenir la permission de la Commission d'acheter directement. Mais il n'y a que deux cas dans l'histoire de la Commission, je pense, où cela s'est fait.

M. Roberge:

D. Cela ne pourrait-il pas se faire directement par l'entremise des banques? Ne pourriez-vous pas, par exemple, faire transmettre une commande par la Banque Royale de Montréal? Ce serait la même procédure.—R. Il faudrait quelqu'un à l'autre bout qui entreprenne le travail.

D. Il y a un agent en Saskatchewan?—R. Tout le grain se vend par l'entremise de la bourse à Winnipeg.

M. MCCULLOUGH (*Moose Mountain*): Monsieur le président, il semble y avoir beaucoup de confusion ici. Je crois que les membres du Comité se souviennent d'un récent jugement de la Cour Suprême au sujet d'un cultivateur qui désirait expédier quelques sacs de grain à un éleveur de volailles en Colombie-Britannique. Le fait est qu'aucun cultivateur ne peut vendre du grain que si l'acheteur demeure dans la même province que lui, et ce grain doit venir de l'élévateur. Si un cultivateur a un contingentement suffisant pour un wagon, il lui est possible d'obtenir de la Commission canadienne du blé la permission d'expédier un wagon de grain, s'il provient d'un élévateur; en d'autres mots, il ne s'expédie pas de grain qui ne passe pas par les mains de la Commission canadienne du blé. C'est pour cette raison que vous ne pouvez pas traiter directement avec le cultivateur et c'est pour cette raison qu'un courtier intervient dans 90 p. 100 des ventes. Il vous faut traiter par l'entremise d'une compagnie d'élévateurs, ou d'un élévateur de syndicat dans l'Est du pays. C'est aussi simple que cela.

M. QUELCH: Il y a un point qui pourrait être éclairci, je pense: un cultivateur peut vendre à un voisin si ce voisin demeure dans la même province.

M. MCCULLOUGH (*Moose Mountain*): Je l'ai dit.

M. NICHOLSON: C'est ma première année au Comité, mais il me semble qu'on ait fait un oubli regrettable. Ni le ministre de l'Agriculture, ni le ministre du Commerce ne sont ici. Je crois que, l'an dernier, le ministre du Commerce a laissé entendre qu'il n'avait pas été invité à faire partie du Comité...

Le PRÉSIDENT: Avant que vous alliez plus loin, je dois faire observer qu'il n'est pas question que le ministre de l'Agriculture soit ici, car cela ne concerne pas son ministère. Cela concerne le ministre du Commerce...

M. NICHOLSON: Mais, monsieur le président, le ministre de l'Agriculture a passé beaucoup de temps pendant l'examen des crédits à discuter la posture générale de l'agriculture...

Le PRÉSIDENT: Je devrais probablement vous faire observer que toute cette discussion générale sur la condition économique de l'industrie agricole n'a vraiment pas de rapport avec l'ordre de renvoi du Comité. Je ne suis pas intervenu dans la discussion générale qui a conduit aux grains, mais vous ne devez pas oublier que notre ordre de renvoi est très explicite: c'est le rapport annuel de la Commission canadienne du blé et celui de la Commission des grains. Tout ce qui s'écarte de cela n'a aucun rapport avec notre ordre de renvoi.

M. NICHOLSON: Je crois comprendre que nous sommes à discuter un mémoire présenté au Comité permanent de l'agriculture et de la colonisation de la Chambre des communes par le Conseil interprovincial des syndicats de cultivateurs, et ce mémoire traite certainement du problème général de l'agriculture. Un passage de ce mémoire, à la page 4, porte sur les prix du bétail, les vaches, les porcs, les moutons, etc., et je prétends que l'absence du ministre de l'Agriculture et du ministre du Commerce est un grave manque de courtoisie envers cet organisme. Les membres du Comité sont sympathiques, mais ils ne sont pas en mesure de donner suite aux recommandations bien étudiées qui nous sont faites. Je pense que le ministre de l'Agriculture en particulier, lui qui a versé aux Débats certains renseignements touchant la prospérité de l'agriculture, devrait s'offrir ici l'occasion de défendre la position qu'il a prise précédemment...

Un hon. MEMBRE: Nous avons son sous-ministre.

M. NICHOLSON: Mais le ministre lui-même n'est pas ici et je pense que le ministre de l'Agriculture et le ministre du Commerce devraient être invités. S'il n'y a pas de membres libéraux disposés à leur céder leur place, je céderai la mienne à l'un d'eux. Mais le ministre du Commerce est, je pense, responsable du Bureau de la statistique...

Le PRÉSIDENT: Je le regrette, mais je crois que cela est irrégulier. Le ministre de l'Agriculture n'est pas membre du Comité. L'ordre de renvoi du Comité ne concerne en rien le ministre de l'Agriculture. Il n'a pas plus de raisons d'être ici, j'ose dire, que n'importe lequel autre membre du cabinet. Il arrive simplement que le mémoire traite de l'agriculture en général, mais notre ordre de renvoi ne se trouve pas modifié.

M. NICHOLSON: Monsieur le président, je prétends que la mention faite à la page 4 du mémoire de l'état où se trouvent l'élevage et l'industrie laitière concerne au plus haut point le ministre de l'Agriculture. Je crois qu'avant de poser d'autres questions nous devrions inviter le ministre de l'Agriculture et le ministre du Commerce afin qu'ils aient l'occasion de discuter le mémoire. C'est une grande pitié, je pense, qu'ils ne soient pas ici. A la page 6 du mémoire, par exemple, on trouve un tableau donnant le rapport entre les frais d'exploitation et les revenus de 1951 à 1955. C'est de l'information statistique bien différente de l'information statistique que le ministre de l'Agriculture et le ministre du Commerce ont donnée à la Chambre. Avant que les délégués du Conseil interprovincial des syndicats de cultivateurs quittent la ville, je pense qu'ils devraient avoir l'occasion d'être entendus des deux ministres et de discuter avec eux et avec le Comité les renseignements qu'ils présentent ici. Ces renseignements sont exacts, je pense, et, apparemment, le ministre de l'Agriculture et le ministre du Commerce ne les acceptent pas.

Le PRÉSIDENT: Je crois, monsieur Nicholson, que vous allez obtenir le contraire du résultat que vous cherchez. Si vous étiez un ancien membre du Comité, vous sauriez que, depuis quelques années,—et c'est une chose que j'ai bien dite au Conseil interprovincial des syndicats de cultivateurs,—notre ordre

de renvoi n'admet pas une discussion générale sur l'agriculture, mais que nous consentons tous, d'un commun accord, à prêter l'oreille à une discussion générale s'ils en désirent une avant de parler des grains eux-mêmes. C'est ce que nous faisons depuis plusieurs années et ce que nous continuerons probablement de faire. Un moment, monsieur Nicholson, j'ai la parole. Je le regrette beaucoup, mais si vous insistez pour une discussion en règle de l'élevage et de l'industrie laitière, je n'aurai pas de choix. Je devrai déclarer toute cette discussion irrégulière.

M. ARGUE: Je crois que vous avez tous deux raison, M. Nicholson et vous. M. Nicholson se plaint de ce que le document affirme que l'agriculture traverse une crise très grave et que le ministre responsable de l'agriculture et le ministre du Commerce ne soient pas ici et il prétend qu'il faudrait élargir la discussion. Le président fait observer—et il a raison, je pense—que l'ordre de renvoi du Comité est limité à l'examen des rapports annuels de la Commission canadienne du blé et de la Commission des grains. C'est pourquoi le Comité ne peut fonctionner à l'aise avec des instructions semblables; nous travaillons en quelque sorte dans le vide. L'agriculture du pays se trouve plongée au milieu d'une très grande crise et, pour que nous puissions recommander des moyens d'améliorer la situation, il faudrait que nous ayons été chargés, en termes généraux, d'étudier l'ensemble de la situation agricole. Je crois que les membres du Conseil interprovincial des syndicats de cultivateurs sont venus exprimer un point de vue semblable, et c'est qu'il faudrait une enquête générale, qu'il faudrait une commission royale ou un comité de la Chambre pour enquêter sur toute la situation. Ils ne songent pas à étudier la différence entre le prix que paient les cultivateurs de l'Est et celui que reçoivent les cultivateurs de l'Ouest; ce à quoi ils songent a une portée beaucoup plus générale et plus importante. Je ne puis me plaindre de la déclaration du président touchant les instructions du Comité, mais à mon avis ces instructions devraient sûrement être élargies et je crois que nous devrions demander qu'elles le soient.

Le PRÉSIDENT: Pour le moment, de toute façon, la tâche particulière que nous avons est d'étudier le rapport de la Commission du blé et celui de la Commission des grains, et je propose que nous nous y mettions. Puis s'il y a autre chose, nous nous en occuperons ensuite.

M. NICHOLSON: Nous n'avons pas eu ce rapport auparavant. Comment se fait-il que nous discutions cette question ce matin si ce n'est pour discuter les différentes parties de cet intéressant rapport?

Le PRÉSIDENT: Je viens de l'expliquer. Le Conseil interprovincial de syndicats de cultivateurs a demandé la permission de présenter un mémoire. Je n'ai pas censuré le mémoire et je ne l'ai pas lu d'avance. Je leur ai demandé de se présenter; ils sont venus et ceci est leur mémoire.

M. ARGUE: Je soulève un point d'ordre, monsieur le président. Ne hâterions-nous pas la discussion du mémoire à l'étude si, d'un commun accord, nous le repassions dans un ordre quelconque? En posant toutes sortes de questions et en sautant d'un sujet à l'autre, cela peut durer à peu près indéfiniment. Je propose que nous examinions le mémoire page par page, ou partie par partie, de façon à procéder par ordre.

Le PRÉSIDENT: Cela dépend entièrement du Comité. S'il désire le discuter partie par partie, je n'ai aucune objection. Je croyais que tout allait assez bien jusqu'ici, mais si le Comité veut qu'il en soit autrement, libre à lui.

M. Quelch:

D. Nous en étions aux grains et je veux poser certaines questions au sujet de l'écoulement des grains. Sous le titre "Système permanent d'avances sur les grains", il est dit:

> Comme solution du problème, le Conseil interprovincial des syndicats de cultivateurs a fortement recommandé au cours du mois dernier un

système d'avances sur le grain entreposé sur les fermes. Ces avances seraient accordées par l'organisme qui écoule nos grains et le gouvernement fédéral absorberait les intérêts et les frais administratifs. Vu que les cultivateurs n'ont pas pu écouler leurs récoltes par les voies régulières, ils pourront de cette façon obtenir l'argent nécessaire pour garder leur ferme en marche.

Naturellement, cela ne se fait pas à l'heure actuelle. Le seul moyen d'obtenir de l'argent consiste à livrer son contingent de grain. Par conséquent, le contingentement revêt une importance exceptionnelle. Je me demande quelle serait votre réaction à l'idée de fixer une limite de temps pour les livraisons prévues par le contingentement de 1955-1956 sans égard à toute disparité qui peut exister entre les points d'expédition? Qu'en pensez-vous? Ou bien préférez-vous que l'on continue le système de l'an dernier, qui permettait à un cultivateur de livrer sa récolte de l'automne en retard, même si plusieurs mois de la campagne suivante étaient écoulés quand il pouvait le faire?—R. Il y avait sûrement de la confusion à ce sujet, car il était difficile d'interrompre les livraisons à la fin de la campagne agricole. La Commission du blé ne goûtait peut-être pas fort cet arrangement, mais il a rendu service au cultivateur. Il est bien possible qu'à la fin de la présente campagne agricole, il y ait certains endroits, particulièrement en Saskatchewan, où les cultivateurs seront loin d'avoir livré leur contingent. Du point de vue du cultivateur, il est sûrement très à souhaiter que le contingentement soit maintenu dans ce cas, de façon qu'il puisse comme son voisin livrer sa part.

M. Pommer:

D. Cela ne tend-il pas à congestionner les entrepôts et leurs installations? Il y a eu des plaintes l'an dernier et je crois que c'est l'avis de la Commission du blé.—R. Ce que vous dites est exact, je pense, sauf que l'on pourrait peut-être apporter un remède en s'occupant de voir à ce qu'il y ait suffisamment d'espace pour absorber tout le grain arrivant de ces endroits. C'est une question qui nous inspire de graves inquiétudes et, si j'ose le dire, il est possible qu'à l'avenir on accorde une préférence à certaines régions pour les livraisons.

M. Argue:

D. Considérez la situation que vous aurez si la Commission suit la ligne de conduite qu'elle dit avoir l'intention de suivre, ou la ligne de conduite que le gouvernement dit que la Commission suivra dans une région comme le sud-ouest de la Saskatchewan. Les hommes auxquels je songe sont tous établis à des points de livraisons dont les contingents sont relativement petits, et j'ignore s'il sera possible d'avoir atteint 7 boisseaux à la fin de l'année. Toute la région a été privée de wagons. C'est le C.P.R. qui la dessert et le C.P.R. a royalement failli à la tâche de transporter le grain. Si une limite de temps était placée au contingentement, ce serait une grande injustice pour les cultivateurs de cette région, qui n'ont pas eu la chance d'expédier leur grain comme d'autres ont pu le faire ailleurs. Il y a deux choses, je crois, qui recommandent la Commission du blé aux producteurs. D'abord, c'est que chaque producteur obtient le même prix pour une catégorie donnée de grain et, ensuite, c'est qu'il a eu jusqu'ici des chances égales, ou presque, de livrer son grain; en d'autres mots, les mêmes chances que son voisin. Si l'on introduit l'inégalité et si l'on dit à un producteur de blé qu'il peut livrer 5 boisseaux de grain et à un autre qu'il peut en livrer 8 boisseaux, ce sera une injustice dont toutes les victimes se plaindront. Pour cette raison, je crois qu'avant d'en arriver à une conclusion sur ce point il faudrait examiner sérieusement le cas du cultivateur qui n'a livré qu'une quantité relativement petite de grain dans une région.—R. C'est ce que nous recommandons.

Le PRÉSIDENT: Attendez. M. Argue vient de dire que la Commission du blé devrait donner à tous une chance égale de livrer la même quantité de grain. Naturellement, la Commission du blé ne négligera rien pour le faire. Le problème se pose ainsi: quand on sera rendu au 31 juillet, faudra-t-il continuer comme l'an dernier? Beaucoup de gens, et je suis du nombre, sont d'avis que ce fut une grande erreur et que ce fut au détriment de l'ensemble des producteurs. Je crois que cela ne fait aucun doute et, parlant à titre de membre du Comité, je tiens à dire qu'à mon avis il faut certainement suivre la ligne de conduite qu'ils préconisent maintenant, car c'est la seule bonne et la seule qui servira les intérêts de l'ensemble des producteurs.

M. CHARLTON: Comment allez-vous démontrer que cela servira les intérêts de l'ensemble des producteurs?

Le PRÉSIDENT: On a déjà mentionné beaucoup de facteurs. Par exemple, si on utilise jusqu'au dernier pouce cube d'espace à la fin de la campagne agricole, on est en bien mauvaise posture pour commencer la nouvelle campagne. De plus, si vous avez rempli votre terminus avec, disons, du grain N° 2, votre client voudra du N° 3 ou du N° 4 et vous ne serez pas en mesure de le satisfaire. Il faut tenir compte de tous ces facteurs. Vous vous souvenez tous de ce qui s'est passé l'automne dernier à Vancouver, où l'on poussa de si hauts cris contre les frais d'entreposage qu'il fallut payer. Cela résultait directement de cet effort déployé pour essayer de prendre tout le grain et de placer tout le monde sur le même pied. Telles sont les difficultés à ne pas perdre de vue et je crois que la Commission est très sage de suivre la ligne de conduite qu'elle suit. De toute façon, je n'ai pas à parler au nom de la Commission. Le président sera ici mardi prochain.

M. ARGUE: Je n'admets pas qu'il y ait le moindre rapport entre le fait que vous avez prolongé le contingentement de 8 boisseaux l'an dernier pour les producteurs qui n'avaient pas encore complété leur contingent, et les frais d'entreposage à Vancouver. Il n'y a aucun rapport possible entre ces deux faits, à moins que la Commission n'ait dit: Nous allons faire venir immédiatement le reste du contingent de 8 boisseaux même s'il en résulte un fiasco à Vancouver. Je suis allé dans une région où les producteurs n'eurent aucune chance de livrer la même proportion du contingent que d'autres; les cultivateurs pensent que le contingentement devrait être prolongé et je ne vois aucune raison pour qu'il ne le soit pas. La Commission n'a pas besoin de faire venir le grain immédiatement.

Le PRÉSIDENT: Vous demandez non seulement que le contingentement soit prolongé, mais aussi...

M. ARGUE: Je dis que, quand le contingentement est prolongé, la Commission du blé ne devrait pas juger nécessaire à son programme d'écoulement d'appeler le reste du contingent de 8 boisseaux au cours du premier mois. Attendons deux ou trois mois, aussi longtemps que chaque cultivateur n'aura pas eu l'occasion de livrer la même quantité de grain que les autres cultivateurs.

M. GLEAVE: A l'heure actuelle, il nous semble que l'un des facteurs les plus décisifs pour l'importance du contingent en Saskatchewan, dans les nombreux droits où le contingent est faible, ce n'est pas la qualité du grain livré, c'est le chemin de fer qui dessert la région. La possibilité de contingenter également ne dépend pas entièrement de la Commission du blé. Si elle désire fixer des contingents égaux à ces endroits, il lui faut obtenir des wagons pour emporter ce grain. Et nos dossiers révèlent que, sur certaines lignes exploitées par le Pacifique-Canadien, il part moins de grain que sur les lignes exploitées par les Chemins de fer nationaux. Dans ce cas, les cultivateurs souffrent, non pas à cause de la sorte de grain qu'ils produisent, mais parce que les compagnies de chemin de fer ne veulent pas mettre de matériel roulant sur ces lignes.

Le PRÉSIDENT: Quoi qu'il en soit, le président de la Commission viendra, comme je l'ai dit, et il sera mieux en mesure de discuter cette question.

M. Tucker:

D. Le Conseil interprovincial des syndicats de cultivateurs a-t-il fait des représentations formelles à ce sujet?—R. Jusqu'à la fin de l'année...

D. N'importe quand, à l'égard de ce qui s'est passé l'an dernier ou de ce qui se passera peut-être cette année?—R. Non, pas encore.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions?

M. STANTON: J'ai reçu des représentations de quelques cultivateurs de ma circonscription qui désirent acheter des provisions de grain mais qui n'ont pas d'endroit où les mettre. Il y a deux ou trois ans, ils pouvaient mettre le grain dans certains des élévateurs régionaux, mais maintenant les élévateurs exigent qu'ils prennent immédiatement, en deux ou trois jours, la provision de toute une année. Ils seraient parfaitement disposés à payer l'entreposage pour quatre ou cinq mois si on le leur permettait. J'ai écouté avec beaucoup d'intérêt les questions posées ici aujourd'hui au sujet de l'écart entre les prix que le cultivateur de l'Ouest obtient pour ses grains et ceux qu'il nous faut payer dans l'Est. Je crois, et même je sais, car j'appartiens à l'industrie laitière, que si nous touchions 25 cents le 100 livres de plus pour notre lait nous pourrions acheter plusieurs millions de boisseaux de grains à provende de plus de l'Ouest, mais on ne peut pas acheter des grains à provende et réaliser un profit quand il faut payer un dollar le cent livres de plus pour vos grains que nous ne recevons pour notre lait. A l'heure actuelle, nous payons les grains à provende $60 à $65 la tonne et nous recevons une moyenne nette de $2 le cent livres pour notre lait. Cela étant, nous ne pouvons pas acheter de grain bien que nous aimerions en acheter. C'est aussi simple que cela. Ce n'est pas tant à cause de l'écart. C'est simplement parce que nous n'obtenons pas pour notre lait le prix que nous devrions en obtenir sur le marché local. Quant aux producteurs de fromage et de lait concentré, s'ils touchaient un prix égal à celui qu'il leur faut payer pour le grain, nous pourrions acheter 50 millions de boisseaux de grain de l'Ouest. C'est aussi simple que cela. Mais nous n'obtenons pas pour notre lait concentré et notre fromage un prix qui nous permette d'acheter du grain.

M. Argue:

D. Puis-je retourner à la première partie du mémoire? Dans la revue générale de la situation agricole, vous faites observer, à la page 3, que le pouvoir d'achat du boisseau de blé a subi une baisse formidable. Vous soulignez ce fait en disant que, dans toute l'histoire de notre pays, il n'y eut que deux autres années où le pouvoir d'achat du blé fut moindre qu'aujourd'hui. C'est là une affirmation très forte, que nous devrions examiner très attentivement. A la page 6, vous indiquez la forte baisse que le revenu net de l'agriculteur a subie et vous mentionnez le changement du rapport entre les frais d'exploitation et les revenus bruts, et le reste.

Croyez-vous que le gouvernement ait la moindre justification pour refuser d'appliquer un système de soutien des prix ou de prix paritaires qui remédierait à cette très mauvaise situation?—R. Oui, à cause de la réduction de notre pouvoir d'achat, monsieur Argue, je suis bien convaincu que, du point de vue économique, c'est la seule solution pour l'agriculture à l'heure actuelle. Cette réduction ne se fait pas sentir seulement dans le grain, elle se fait sentir dans presque tous les produits dont un cultivateur a besoin. Pour qu'un cultivateur puisse porter sa charge dans l'économie nationale, et il faut nécessairement qu'il la porte, il lui faut abaisser son économie au niveau qui lui permettra de le faire. Il ne peut pas maintenir sa position dans l'économie canadienne quand les prix payés pour ses produits sont fondés sur l'économie de quelque pays européen.

D. A votre avis, est-il probable que, d'ici un an ou deux, le rapport entre les frais d'exploitation et le revenu brut du cultivateur s'améliorera? Il diminue à un rythme alarmant depuis quatre ou cinq ans. Discernez-vous quelque facteur indiquant que la tendance qui a conduit le cultivateur à la posture actuelle se renversera, ou bien y a-t-il des facteurs contraires? En d'autres termes, et je songe à la majoration du tarif ferroviaire qui vient d'être annoncée et aux augmentations périodiques des prix de la machinerie, voyez-vous quelque signe d'amélioration pour le cultivateur?—R. Non, je ne discerne aucun signe semblable en ce moment et je ne prévois aucune amélioration soudaine pour l'agriculture. Vous aurez remarqué que, depuis 12 mois, le coût de la vie a subi des augmentations périodiques au Canada pour toutes les principales charges de la famille, sauf les produits agricoles. L'effet de l'augmentation générale des prix des produits manufacturés sur le coût de la vie n'a été contre-balancé que par la baisse du revenu agricole. Ainsi, même aujourd'hui, le cultivateur absorbe une nouvelle tendance à l'inflation. Cette aggravation générale des prix va pourtant heurter très directement le cultivateur par suite de l'augmentation des prix de la main-d'œuvre et des produits industriels. On parle actuellement d'une augmentation du tarif ferroviaire et le cultivateur va nécessairement la subir directement, non seulement sur les produits qu'il vend, mais aussi sur les produits qu'il achète des manufacturiers.

D. Très bien. M. Hope a témoigné devant un autre comité de la Chambre des communes cette année en rapport avec un autre aspect de l'agriculture. Il a été question là, comme ici, de la situation économique en général et je lui ai posé à peu près la question suivante:

> Monsieur Hope, connaissez-vous un pays évolué quelque part dans le monde qui, dans le domaine du soutien des prix et des autres mesures agricoles, fasse moins pour l'industrie de l'agriculture que le gouvernement du Canada?

Et M. Hope répondit:

> Non, je n'en connais aucun.

Et vous, monsieur Patterson, connaissez-vous un pays évolué dans le monde qui traite l'agriculture aussi mal que la traite la politique actuelle?—R. Non, assurément non, monsieur le président. Nous avons la statistique du blé qui en donne une preuve; et le blé est relié au commerce international, au marché international. Mais en même temps presque tous nos autres produits sont reliés aux marchés internationaux et aux prix du marché mondial. Certains pays, comme les États-Unis, subventionnent leurs exploitations et nous devons faire concurrence à leurs prix sur le marché mondial. Nous ne pouvons obtenir plus que ce que peuvent payer les pays à petits revenus. Mais ils subventionnent la production dans toute leur économie agricole.

D. Nous avons quelques prix soutenus au Canada. Le prix du beurre n'est pas trop mauvais et, dans une certaine mesure bien que d'une façon un peu nébuleuse, les prix du bacon et des œufs sont soutenus. Pouvez-vous songer à une mesure agricole adoptée par le gouvernement depuis un ou deux ans et susceptible d'améliorer sensiblement la position de l'agriculture? En d'autres mots, faisons-nous des progrès?—R. Je retourne, monsieur le président, à l'adoption de la politique du soutien des prix. Nous avions là, selon moi, le mécanisme voulu pour produire ce résultat et je crois que quelqu'un, à cette époque, avait des idées progressives...

D. En 1944?—R. En 1944. Ce quelqu'un avait des idées progressives et pensait à ce qui pouvait arriver. Cette politique n'a pas été appliquée dans la mesure où je crois qu'elle était destinée à l'être. J'ignore pourquoi, car nous avons la loi et le mécanisme voulus pour donner à l'agriculture ce dont elle a besoin au Canada, et pour la placer dans une posture plus favorable par rapport à l'industrie et aux autres groupes.

D. Nous avons le mécanisme, mais il ne sert pas?—R. Oui, c'est vrai, le mécanisme existe.

D. J'ai une ou deux autres questions à poser si on me le permet.

M. TUCKER: Ce n'est pas la bonne date, n'est-ce pas?

M. ARGUE: Je crois que c'est 1944, mais qu'est-ce qu'une couple d'années?

M. Argue:

D. J'ignore dans quelle mesure vous est familier le sujet que j'aborde maintenant, monsieur Patterson. Je n'en suis pas bien au courant moi-même. Je me trouvais aux États-Unis il y a environ trois semaines et, un matin, j'achetai un journal et il annonçait l'établissement d'un nouveau prix de soutien pour le blé aux États-Unis pour la présente année. Cette nouvelle indique que le prix du blé ne baissera pas cette année aux États-Unis. Le prix du blé monte aux États-Unis. Et, connaissant la sorte de blé que nous produisons dans la Prairie, j'ai lu quel prix les États-Unis avaient établi pour leur meilleure catégorie de blé. La dépêche disait que le nouveau prix de soutien pour le blé dur du printemps N° 1 avait été porté à $2.42. La dépêche venait de Minneapolis.

Vous savez aussi, je crois, monsieur Patterson, que le cultivateur américain peut, à l'automne, s'adresser à la C.C.C.,—l'organisme fédéral chargé de cela,—et obtenir une avance d'argent égale au prix de soutien. S'il livre son grain quand la C.C.C. le lui demande, il ne paie pas d'intérêts. S'il désire rembourser ce prêt en argent, il paie 3½ ou 4 p. 100 d'intérêt; et si l'organisme du gouvernement fédéral aux États-Unis, la C.C.C., qui est chargé de l'écoulement des grains, n'a pas encore demandé livraison du grain l'automne suivant, on me dit que le cultivateur reçoit un chèque de 15 cents le boisseau pour l'entreposage.

Or, monsieur Patterson, comment expliquez-vous que le sort du cultivateur américain commence de s'améliorer pendant que le cultivateur canadien s'enfonce?—R. Je croi que cela est attribuable à deux facteurs. Le grand facteur peut-être, c'est qu'il existe aux États-Unis depuis des années un groupement agricole actif et remuant qui rive l'attention du gouvernement sur les problèmes agricoles. Puis, je crois que le gouvernement de ce pays comprend clairement la valeur de l'économie agricole et le rôle qu'elle joue au sein de l'économie nationale. La preuve a été faite au cours d'une longue période d'années que, si la courbe du revenu de la main-d'œuvre et la courbe du revenu agricole sont parallèles, le pays jouit d'une grande prospérité et que, d'autre part, si les deux courbes s'écartent, celle de l'agriculture baissant pendant que celle de la main-d'œuvre reste élevée, le pays s'engage,—et l'histoire le prouve,—dans une période de dépression. Pour se protéger contre cela, les États-Unis accordent plus d'attention et plus d'importance au soutien des prix des produits agricoles.

D. Quand il est question de mesures agricoles semblables ici, la raison qu'on nous donne pour ne pas soutenir les prix au Canada, c'est que les consommateurs vont se plaindre, et qu'il y a beaucoup plus de consommateurs que de producteurs.—R. En d'autres mots, s'il y a une erreur à commettre, il faut qu'elle profite au consommateur.

D. Est-il exact qu'aux États-Unis le syndicat national des cultivateurs et les coopératives agricoles ont d'étroites relations avec les syndicats ouvriers et que les groupements agricoles, quand ils se présentent devant les commissions sénatoriales aux États-Unis,—et je songe en particulier à la commission sénatoriale de l'agriculture,—ne se présentent pas seuls, mais avec l'appui des syndicats ouvriers, dont des témoins soutiennent parfois les propositions agricoles, des témoins aussi influent que Walter Reuther? Aussi, quand vous dites que les groupements agricoles aux États-Unis ont pu obtenir ces résultats parce

qu'ils sont forts, vous avez raison; mais c'est aussi parce qu'ils ont cette alliance avec les syndicats ouvriers et peuvent parler avec beaucoup plus d'autorité que s'ils étaient seuls, n'est-ce pas?—R. Je le regrette, mais je ne puis être d'accord avec vous quand vous dites qu'ils ont des relations plus étroites avec les syndicats ouvriers aux États-Unis. Si j'ai bien compris, ces relations ne sont pas aussi étroites, techniquement, qu'elle le sont ici même au Canada. Mais vous avez raison de dire que, quand ils présentent des requêtes, ils ont l'appui des syndicats ouvriers.

D. Oui?—R. Et les représentations qu'ils font au gouvernement ou aux commissions du Congrès sont soutenues par les syndicats ouvriers.

D. Et le plus important, c'est qu'is sont appuyés à fond par les syndicats ouvriers quand ils demandent au Congrès de leur assurer des prix paritaires, à 100 p. 100?—R. C'est vrai.

D. En d'autres mots, le principe capital des prix paritaires est appuyé par les syndicats ouvriers aux États-Unis. Et ce n'est pas au niveau de 90 ou de 80 p. 100, mais au niveau de 100 p. 100?—R. C'est vrai.

D. Et au Canada les syndicats ouvriers appuient ce principe?—R. C'est la position qu'ils ont prise ouvertement. C'est la parité absolue pour les prix des produits agricoles.

D. Et vous dites que c'est la position prise par le nouveau Congrès canadien du travail, n'est-ce pas?—R. Je puis me tromper, mais je crois que cette proposition fut acceptée lors de la fusion. On pourra me reprendre si je fais erreur, mais je crios que ce fut accepté.

D. Oui, je crois que c'est vrai.—R. C'était certainement la position prise par les différents groupes, séparément, avant la fusion.

D. Donc, au meilleur de votre connaissance, vous croyez que les syndicats ouvriers au Canada appuient les cultivateurs quand ils demandent la parité des prix?—R. Oui, mais il n'y a pas seulement cela. Je pourrais mentionner en passant qu'hier soir même, à bord du train qui m'amenait ici, nous étions presque arrivés quand j'ai su que je conversais avec un chef de syndicat ouvrier. Il m'a demandé: "Comment se fait-il que les gens de l'est du Canada ne connaissent pas la position des cultivateurs?" Il ne parlait pas simplement des cultivateurs de l'Ouest. "Pourquoi l'homme de l'Est, le travailleur ou l'homme d'affaires, a-t-il ajouté, ne comprend-il pas les problèmes de ceux qui se livrent à l'agriculture ou la posture où se trouve placée le cultivateur?" Et si vous dites à un ouvrier syndiqué ce que fait le cultivateur, si vous lui expliquez que, sans égard à ses frais de production, il lui faut vendre ses produits au peuple canadien à des prix peut-être égaux à ceux de l'Allemagne ou du Japon, à des prix que l'Allemagne et le Japon seraient disposés à payer et, bien qu'il ignore tout des frais de production, il vous regarde et vous demande si vraiment les cultivateurs sont aussi stupides. Il ne parvient pas à croire que ce soit possible, car ce n'est pas possible en affaires et ce n'est pas possible dans les rangs des syndicats ouvriers. Et alors, comment le cultivateur peut-il s'attendre de maintenir sa position dans une économie à gros prix de revient s'il doit compter sur le prix qu'un pays étranger est disposé à payer pour son produit?

Le PRÉSIDENT: M. Argue a dit que la position du cultivateur s'améliorait aux États-Unis. Je ne crois pas qu'il en soit tout à fait ainsi; je crois que le contraire est vrai. Les dernières données statistiques révèlent que son revenu a baissé et continue de baisser.

M. ARGUE: Comment cela se peut-il si le prix du blé augmente?

Le PRÉSIDENT: Attendez un moment. Les prix paritaires cette année seront moins élevés et non pas plus élevés que l'an dernier.

M. ARGUE: Vous vous trompez.

Le PRÉSIDENT: Je me trompe peut-être, mais ce n'est qu'une question d'opinion.

M. QUELCH: Par rapport à la position de l'individu, la position du cultivateur américain s'améliorait.

M. ARGUE: Oui, et par rapport à sa propre condition.

Le PRÉSIDENT: Oh, j'ai cru que vous vouliez dire que la position du cultivateur américain dans l'économie américaine s'améliorait.

M. ARGUE: Oui, que le cultivateur de l'ouest des États-Unis a tourné le cap et qu'il est en train de monter et non pas en train de descendre.

Le PRÉSIDENT: En réalité, le prix de soutien moyen du blé pour la prochaine récolte n'est pas plus élevé en tout cas. Là, notre prix de soutien n'est pas plus élevé; dans certains cas, il est plus bas.

M. Mang:

D. Comme M. Argue l'a fait observer, et comme le dit aussi le mémoire, le Canada est au bas de la liste en ce qui concerne les différents prix, les prix de soutien du blé dans les différents pays.

Votre association a-t-elle étudié et comparé les normes de vie des cultivateurs dans ces différents pays? Nous tenons de bonne source que les cultivateurs des États-Unis et du Canada ont la plus haute norme de vie du monde. Or, s'il en est ainsi. . .

M. ARGUE: Il n'en est pas ainsi.

M. MANG: Eh bien, après tout, une affirmation n'est pas un argument.

Le PRÉSIDENT: S'il vous plaît!

M. MANG: Je m'adresse au président.

M. Mang:

D. Monsieur Patterson, votre association a-t-elle jamais étudié et comparé les normes de vie des cultivateurs dans les différents pays qui sont aidés de cette façon?—R. Pas en détail, non. Mais la position du cultivateur anglais, disons, est de beaucoup supérieure, relativement, à celle du cultivateur canadien.

D. Vous dites que sa norme de vie est plus haute?—R. Sa norme de vie par rapport au reste de la population, au reste de l'économie.

M. NICHOLSON: La part qu'il touche du revenu national.

M. Mang:

D. Mais vous n'avez fait aucune étude particulière des normes de vie, disons, en Argentine, en Autriche, en Suisse et dans d'autres pays semblables? —R. Non.

D. Alors, si la situation aux États-Unis est telle qu'on la dépeint, pourquoi ne proclame-t-on pas là que le problème agricole est l'un des plus gros problèmes que ce pays ait à affronter actuellement?—R. C'est un problème permanent et il se trouve aggravé par la réduction des prix de soutien établis aux États-Unis.

Le président:

D. Ils ont été réduits?—R. Ils ont une échelle dégressive.

M. Mang:

D. Une autre question. Au Canada, nous parlons de prix paritaires. Nous parlons d'aider le cultivateur en vue de supprimer cette disparité entre ce que le salarié obtient et ce que le cultivateur obtient, cette différence entre l'industrie et le cultivateur. Nous avons au Canada une économie nationale qui

produit des marchandises d'une valeur de 26 milliards de dollars par année; et ce sera peut-être cette année 28 milliards de dollars. Or, c'est là tout l'argent en circulation dans notre économie canadienne. Si nous, les cultivateurs, tenons le petit bout du bâton, comment pouvons-nous obtenir notre part de ces 28 milliards de dollars. Nous ne pouvons pas obtenir plus à moins d'emprunter quelque part ailleurs. Les prix paritaires sont la seule façon d'égaliser. Mais je devrais peut-être poser ainsi ma question: est-ce la seule façon de relever l'agriculture et de lui donner l'égalité; la seule façon est-elle que notre gouvernement prélève une partie de la quantité d'argent qu'il y a dans l'économie nationale et la redistribue entre les cultivateurs? En d'autres mots, avec un prix de $2.40 sur le marché canadien, sommes-nous en mesure au Canada en maintenant ce prix de prélever sur ces 28 milliards de dollars un montant suffisant, à votre avis, pour faire disparaître cette disparité ou pour obtenir la parité?—R. C'est la question que vous posez?

D. Le Canada peut-il le faire?—R. Oui. Sans aucun doute, cela peut se faire. On pourrait y parvenir. On pourrait résoudre le problème du cultivateur par l'un ou l'autre de deux moyens: en relevant le tarif douanier, tout comme on a fait pour l'industrie, ou bien en accordant des subventions.

M. Quelch:

D. Comme dans le cas des mines d'or?—R. Oui, avec des subventions. Les cultivateurs n'aiment pas les subventions. Mais nous ne maintiendrons pas les prix au Canada, nous ne ferons pas nos frais et nous ne pourrons affronter les prix de revient actuels aussi longtemps que nous accepterons et que nous serons obligés d'accepter les prix du marché mondial.

M. Haig:

D. En d'autres mots, alors, il nous faudra faire un prélèvement sur le chèque de paye du salarié et sur les bénéfices de l'industrie, prélever les bénéfices excédentaires...

M. NICHOLSON: Les bénéfices des compagnies.

M. Mang:

D. (...) et les verser dans le trésor général, puis les répartir également, n'est-ce pas?—R. Il faut dire qu'ils ont pu maintenir leur position grâce à la protection du tarif douanier, dont le cultivateur fait les frais. Le cultivateur est placé de telle façon qu'il lui en faut faire les frais. Il lui faut contribuer à ces profits, en sorte qu'il est parfaitement juste et raisonnable qu'une partie revienne au cultivateur, pour égaliser.

D. Je questionne à seule fin de me renseigner, car je suis cultivateur moi-même; je voulais simplement éclaircir ma pensée.

M. Pommer:

D. Vous avez fait une observation intéressante au sujet du tarif douanier. Comment justifiez-vous les droits de douane que vous proposez dans un pays comme le Canada, qui est dans l'obligation d'exporter une si grande quantité de marchandises? A la page 16 de votre mémoire, dernier alinéa, sous le titre "Importations agricoles", vous dites:

> Nous recommandons fortement au Comité de bien examiner les effets que produisent sur les cultivateurs canadiens les fortes importations d'œufs, de volailles, de viandes, de bétail et de produits animaux...

Or, qui osera proposer un droit de douane sur le bétail et les produits animaux, et sur les viandes, quand nous comptons exporter à certains moments de grandes quantités de bétail aux États-Unis, comme nous avons fait déjà.

Il y a un marché aux États-Unis quand leurs prix sont un peu supérieurs aux nôtres.—R. En d'autres termes, osons-nous proposer des droits de douane contre ces importations?

D. Oui. Je m'arrête simplement sur le dernier alinéa de la page 16 dans votre mémoire et je voudrais votre interprétation.—R. Nous vous recommandons d'analyser toute la situation avec soin en raison des effets de ces importations sur notre marché canadien, sur les prix qu'obtiennent nos producteurs et le reste. Nous ne proposons pas des droits de douane pour empêcher ces importations. Dans toute leur histoire, les groupements agricoles ont combattu les droits de douane. Ils l'ont toujours fait.

Mais, tout de même, nous avons un problème; et en recherchant l'idéal peut-être risquerions-nous d'éliminer les gens qui travaillent à obtenir l'abolition du tarif douanier. Mais s'il faut avoir des droits de douane pour les uns, il faudrait en avoir aussi pour les autres. Je ne crois pas que l'on servirait les meilleurs intérêts du cultivateur canadien en appliquant des droits sur les produits qui entrent au Canada, comme les viandes et les produits animaux; mais je prétends que ce problème mérite d'être étudié avec soin en raison de ses effets sur les cultivateurs canadiens et du besoin de traiter tout le monde également.

Cette égalisation, comme je l'ai dit, peut se réaliser par des subventions aux cultivateurs. Car, aussi longtemps que nous resterons dans la même posture qu'aujourd'hui et nous y resterons s'il n'en tient qu'à la Comission, nous n'aurons pas recours aux droits de douane ni à l'embargo contre le bétail et les produits animaux qui nous viennent des États-Unis.

Il nous faut donc envisager le problème sous un autre aspect. Comment allons-nous protéger le peuple canadien contre la forte proportion de produits déversés à vils prix au Canada, qui menacent de tout bouleverser? Nous produisons pour satisfaire les besoins du marché et nous le faisons bien. Mais qu'un million de livres nous arrivent d'outre-frontière et tout notre programme est renversé.

D. Si nous appliquons des droits de douane, nous pourrons en attendre contre nos propres marchandises?—R. Oui.

D. Et cela nous paralyserait?—R. Oui.

D. Une autre question. M. Argue a dit que le gouvernement américain maintenait des prix de soutien élevés. Comment s'explique alors l'avilissement des prix du bétail et du porc aux États-Unis? Je crois que les prix du porc sont plus élevés ici qu'aux États-Unis. Et si l'élevage du porc n'avait pas été éprouvé par une maladie aux États-Unis, il y aurait eu dumping de porcs et de produits de porc au Canada?—R. C'est vrai.

D. Comment peut-on dire que les gros prix de soutien qu'il y a aux États-Unis gardent leur économie agricole en meilleure posture que l'est la nôtre? Je parle de l'industrie de l'élevage.—R. Ils ne font rien pour l'élevage.

D. Là est la question. Tout ce qui nous intéresse à l'heure actuelle, d'après M. Argue, c'est le blé.

M. ARGUE: Oh non. Il y a la fève soya et un grand nombre d'autres produits.

M. Dinsdale:

D. Monsieur le président, nous sommes entrés dans de très vastes questions économiques ici ce matin et je me demande si je pourrais poser une question d'égale envergure au sujet d'une plainte de M. Patterson, celle que l'un des problèmes de nos producteurs de blé, c'est qu'il nous faut vendre à des pays dont les prix sont relativement bas parce que leur norme de vie est basse. Il en résulte que nos propres prix au Canada sont au niveau de cette norme relativement basse. Nous produisons d'énormes quantités de blé

et je voudrais demander à M. Patterson s'il estime que nous serions en mesure de subventionner tout le blé produit ou s'il a quelque autre solution? Je parle du grain que nous exportons et de celui que nous consommons au Canada. —R. Ce serait fort possible, monsieur le président. Le Canada pourrait subventionner toute la production et il s'en trouverait bien.

M. ARGUE: Bravo! Bravo!

Le TÉMOIN: Je songe à l'accroissement de pouvoir d'achat qui en résulterait pour l'agriculture.

M. Dinsdale:

D. N'êtes-vous pas d'avis que la difficulté au Canada pourrait résulter en partie du fait que notre pays n'est pas assez développé en ce qui concerne sa population et . . .

Un hon. MEMBRE: Et son gouvernement.

M. Dinsdale:

D. (. . .) le déséquilibre de son développement économique, que le Canada est dans une position relativement inférieure et qu'aussi longtemps que cela va durer l'économie agricole, et en particulier l'économie agricole de l'Ouest, devra subir les contre-coups des changements rapides qui se produisent à l'heure actuelle. La politique d'immigration entre en ligne de compte.— R. Cela nous ramène aux 200 millions de dollars par année que j'ai mentionnés au début pour le soutien des prix. Ce montant pourrait être affecté à cette fin et, s'il l'était constamment, le développement du potentiel que nous possédons aujourd'hui s'en trouverait puissamment favorisé. Il est certain qu'il y a déséquilibre et qu'il y aura déséquilibre. Il est certain que nous sommes loin d'être développés quand on considère le véritable potentiel du Canada. En ce qui concerne l'agriculture, nous sommes virtuellement surdéveloppés. Du point de vue agricole, nous sommes surtout un pays exportateur. Quand nous avons la prétention d'édifier au Canada une structure financière où la valeur du dollar est divorcée des principaux producteurs du pays, une structure qui ne tient aucun compte de ce que l'exportation peut rapporter, je dis que notre économie n'est pas saine et que notre façon d'aborder le problème n'est pas logique.

D. Avec la tendance actuelle, dans notre partie du Canada, le seul moyen pour un cultivateur de gagner convenablement sa vie consiste à agrandir constamment sa terre et à produire toujours plus. Cela, naturellement, détruit le noyau familial dans l'agriculture.—R. C'est juste.

D. J'imagine que vous vous élevez contre cette tendance?—R. Assurément. Quant au premier point que vous avez soulevé en disant que le seul moyen de se tirer d'affaire consiste à agrandir ses possessions et à grossir sa production, cela peut aussi faire naître une situation dangereuse. En Saskatchewan, en Alberta et un peu aussi dans certaines régions éloignées du Manitoba, quand un cultivateur est dans l'impossibilité de vendre son grain, il est plus vulnérable que le petit cultivateur; toute une région peut se trouver dans une situation critique. La ferme familiale, la petite ferme, la ferme diversifiée peut encaisser le coup et l'endurer plus longtemps. Nous avons un potentiel agricole formidable, non seulement du point de vue de la production, mais aussi du point de vue de l'amélioration de la production des produits manufacturés. Notre apport à l'économie nationale du point de vue familial est bien précieux. Une analyse raisonnable et une interprétation honnête nous permettent peut-être de dire, je pense, que notre apport du point de vue familial est tout aussi précieux que tout autre aspect économique de l'agriculture.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions?

M. NICHOLSON: Avant de décider qu'il est une heure, monsieur le président, je me demande si le Comité songerait à inviter M. Howe et M. Gardiner à siéger avec nous?

Le PRÉSIDENT: Je le regrette, mais nous n'avons pas à inviter M. Howe. M. Howe a été averti et il assiste ordinairement aux séances du Comité. Cependant, il a été retenu ailleurs ce matin et n'a pu venir. Mais je suis certain que le ministre sera présent chaque fois qu'il le pourra. C'est son habitude depuis des années.

M. NICHOLSON: Je présume que nous nous réunirons cet après-midi pour continuer cette discussion et je me demande si M. Gardiner pourrait être invité à se joindre à nous pendant que nous discutons l'ensemble de la question agricole. M. Gardiner pourrait avoir des observations utiles à faire.

Le PRÉSIDENT: Je suis certain que la présence du ministre de l'Agriculture serait appréciée, comme d'habitude. Cependant, je crains qu'il ne soit pas convenable d'outrepasser notre ordre de renvoi.

M. ARGUE: On pourrait le faire membre du Comité.

Le PRÉSIDENT: Il pourrait siéger comme membre, oui; mais je crois que nous devrons restreindre notre discussion sur l'agriculture en général, car cela dépasse nos instructions. J'espère que M. Nicholson n'insistera pas car, comme je l'ai dit, il m'obligera à déclarer toute cette discussion irrégulière.

Le TÉMOIN: Nous sommes au courant de l'ordre de renvoi, monsieur le président et, au nom de notre groupe, je désire exprimer notre gratitude pour la tolérance dont nous avons joui l'an dernier. Nous espérons que nous n'en abusons pas cette année.

Le PRÉSIDENT: Alors, messieurs, nous reprendrons la séance à 3 heures cet après-midi ou aussitôt que possible après le début du travail de routine.

La séance est suspendue pour le déjeuner.

REPRISE DE LA SÉANCE

Le 28 JUIN 1956.
3 heures de l'après-midi.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous sommes en nombre. Monsieur Nicholson?

M. NICHOLSON: Monsieur le président, à une heure, je voudrais faire quelques observations sur un point que M. Mang essayait apparemment d'établir. Il a prétendu que le cultivateur canadien était vraiment très prospère par rapport aux cultivateurs des autres pays du monde.

J'accorde à M. Mang qu'il n'est aucun autre pays où j'aimerais mieux vivre qu'au Canada. Dans certaines parties du monde, les cultivateurs ont des normes de vie plus basses que nos propres cultivateurs, mais je ne connais aucun pays au monde où l'écart soit si grande entre la norme de vie des cultivateurs et celle des autres classes de la société.

Dans les journaux d'hier soir, j'ai lu quels furent les profits des sociétés en 1955 au Canada, déduction faite des impôts, et j'ai appris que leurs profits avaient atteint un sommet dans le premier trimestre de 1956, qu'ils ont été plus gros que jamais auparavant.

Comme je l'ai dit, je ne crois pas qu'il y ait un autre pays au monde où l'économie agricole soit si peu prospère et où le reste de l'économie le soit tant.

Ce paragraphe à la page 3 au sujet de la répartition des véhicules-moteur au Canada ne s'applique pas seulement aux cultivateurs. Le recensement de 1951 révèle que par groupe de 100 cultivateurs au Canada, il y a seulement 53 automobiles, 31 camions, 64 tracteurs, 15 moissonneuses-batteuses, 12 machines à traire et 32 moteurs électriques.

En montant dans l'ascenseur à midi, l'un des membres du Comité contestait l'exactitude de ces chiffres. Il a dit: "Cela ne peut certainement pas être vrai." Il a ajouté qu'à ce compte 80 p. 100, je crois, des cultivateurs de sa province, la Nouvelle-Écosse, auraient des automobiles. Aussi, pendant l'interruption, j'ai vérifié auprès du Bureau fédéral de la statistique et j'ai constaté que ces chiffres étaient exacts. Naturellement, on peut s'attendre que le Conseil interprovincial des syndicats de cultivateurs vérifie avec soin les chiffres qu'il cite.

Je n'ai pas eu le temps de calculer les pourcentages, mais je sais que dans l'Île-du-Prince-Édouard nous avons 4,100 automobiles pour 10,100 cultivateurs; cela est bien au-dessous de 50 p. 100 dans la très prospère province de l'Île-du-Prince-Édouard.

En Nouvelle-Écosse, il y a 6,900 automobiles pour 23,400 cultivateurs, ce qui montre jusqu'à quel point les membres du Parlement peuvent se tromper au sujet de la prospérité des gens qu'ils représentent. Le député qui contestait ces chiffres vient de l'une des régions agricoles propères de la Nouvelle-Écosse, mais dans l'ensemble de cette province les cultivateurs possédant une auto forment une très petite proportion.

Au Nouveau-Brunswick, il y a 7,900 automobiles pour 26,300 cultivateurs; dans le Québec, 41,600 automobiles pour 134,000 cultivateurs; en Ontario, là

où est le plus gros pourcentage, il y a 114,800 automobiles pour 149,500 cultivateurs; au Manitoba, 32,000 automobiles pour 52,100 cultivateurs; en Saskatchewan, 62,900 automobiles pour 111,500 cultivateurs.

Certains députés disent que les cultivateurs de la Saskatchewan vont passer l'hiver en Floride et en Californie et qu'ils roulent des Buicks; mais je prétends qu'avec 62,000 automobiles sur 111,000 cultivateurs en Saskatchewan, il y a beaucoup de cultivateurs dans notre province qui ne sont jamais allés en Californie ou en Floride.

L'Alberta avait 46,300 automobiles pour 84,000 cultivateurs et la Colombie-Britannique, 125,000 automobiles pour 26,300 cultivateurs.

Je crois que l'on peut acheter une bonne automobile à Ottawa pour $25. N'importe qui ayant $25 en poche peut partir cet après-midi et aller s'acheter une automobile remarquablement bonne.

Le PRÉSIDENT: Silence, messieurs. Il est très difficile pour le sténographe de capter cette conversation.

M. NICHOLSON: Lors du dernier recensement, seulement 53 cultivateurs sur 100 au Canada étaient en mesure de posséder une "bagnole". Cela me porte à croire qu'il y a quelque grave défaut dans ce secteur de notre économie.

Or, ces chiffres datent de 1951. Les renseignements que nous avons sous les yeux indiquent que la situation s'est aggravée depuis 1951. Elle s'est aggravée chaque année. Le tableau de la page 6 indique que le rapport entre les frais d'exploitation et les revenus bruts ont monté. En 1951, il était de 23 p. 100; en 1952, il était de 30 p. 100; en 1953, il était rendu à 41 p. 100 et, en 1954, à 52 p. 100. Ces chiffres vous donnent la baisse du revenu agricole net depuis 1951, dans l'ensemble du Canada. En 1952, il a baissé de 10·72 p. 100. L'année suivante, il a baissé de 21·11 p. 100 et l'année d'après, de 0·48 p. 100. Ce sont ces faits, je crois, que le Comité devrait examiner et on devrait nous donner la permission de dire au gouvernement que c'est là une situation très grave, non seulement pour les cultivateurs, mais aussi pour toute l'économie.

Les automobiles devraient bien se vendre dans nos campagnes. Pourtant, 47 p. 100 des cultivateurs canadiens en 1951 n'avaient jamais possédé d'automobiles. Les automobiles devraient se vendre à la campagne, car les gens qui demeurent sur des fermes, peu importe dans quelle province, sont à une certaine distance des villes, des cinémas et ils devraient être les premiers à se procurer des automobiles.

Soixante et neuf p. 100 des cultivateurs n'ont pas de camion. Il y a un marché pour les camions à la campagne. Trente-six p. 100 des cultivateurs n'ont pas encore de tracteurs. Il y a un marché à la campagne pour les tracteurs. Quatre-vingt-cinq p. 100 des cultivateurs n'ont jamais eu de moissonneuse-batteuse. Il y a 88 cultivateurs sur 100 qui n'ont jamais eu de trayeuse. Il y a 68 cultivateurs sur 100 qui n'ont aucun moteur électrique sur la ferme pour faire le rude travail que les moteurs électriques peuvent faire.

Ce groupement agricole met donc le doigt sur un problème qui possède une importance capitale pour les travailleurs industriels et pour les manufacturiers au Canada.

Je prétends, monsieur le président, qu'il est troublant de constater que le Canada est l'un des très rares pays du monde à ne pas avoir reconnu ce problème. Aux États-Unis, bien que les cultivateurs américains n'obtiennent pas leur part du revenu national, l'administration s'efforce de leur donner des prix paritaires, de leur donner pour leur blé un prix plus élevé que le prix que ce produit commande sur le marché mondial. Elle s'y efforce, sans trop de succès; mais aux États-Unis, on admet que le revenu non agricole est de $1,922 par personne tandis que le revenu agricole est de $860; on l'admet franchement. Mais au Canada, nous refusons d'essayer d'obtenir des données

statistiques qui fassent ressortir la différence entre le revenu agricole et le revenu non agricole. Je prétends que le gouvernement devrait prendre l'initiative dans cette voie pour isoler la sorte de problème que nous devrions étudier.

En revenant à Ottawa au début de la présente session, j'ai essayé d'obtenir des conseils sur la question de savoir si nous devrions utiliser ou non des engrais chimiques sur nos terres. Nous savons par expérience que, pour chaque dollar d'engrais chimiques que nous mettons sur le sol dans notre région, nous obtenons trois ou quatre boisseaux de blé de plus. Nous sommes donc arrivés à la conclusion que, pour pratiquer la culture, il faut employer des engrais, Mais nous avons commis une erreur, je crains, en ayant mis pour $1,200 d'engrais chimique dans le sol cette année pour produire une denrée que nous ne pourrons pas vendre cette année, ni l'an prochain. Je pense que le gouvernement canadien, lui, qui fixe le tarif douanier et qui régit l'exportation des céréales, devrait prendre une initiative quelconque.

Maintenant, monsieur Byrne, dites-moi si la plupart des cultivateurs font apparemment preuve d'un meilleur jugement que nous. Ils ont cessé d'employer des engrais. Ils sont arrivés à la conclusion que c'est une erreur d'employer des engrais en présence d'un aussi gros surplus de grain. Mais, jusqu'ici, le gouvernement du Canada n'a pas pris l'initiative de dire si les cultivateurs devraient employer ou non des engrais dans les cas où il est établi qu'ils augmenteraient le rendement. Apparemment, certains cultivateurs ont cessé d'employer des engrais. La *Consolidated Mining and Smelting Company* s'est trouvée dans l'obligation de fermer l'une de ses principales usines. Je crois qu'avant de laisser se fermer une usine semblable, le gouvernement fédéral aurait dû donner une directive sur la question de savoir si les cultivateurs qui vont continuer de cultiver doivent continuer de le faire de la façon la plus efficace conseillée par les fermes expérimentales et les écoles d'agriculture du pays.

M. TUCKER: Monsieur le président, il me plaît d'entendre M. Nicholson, mais j'ai beaucoup d'autres occasions de l'entendre. Je voudrais entendre ces autres messieurs qui sont venus ici de loin pour nous présenter un mémoire.

M. Patterson a dit que son collègue ici désirait nous parler et peut-être que ses autres collègues voudraient nous parler aussi. Quant à moi, j'aime bien entendre M. Nicholson et je l'entends très souvent, mais en ce moment je voudrais entendre ces autres messieurs.

M. NICHOLSON: J'étais sur le point de reprendre mon siège, mais je dois insister pour exercer mes droits comme député agricole envoyé à Ottawa pour agir au nom d'un nombre considérable de gens. Je maintiens que l'honorable député de Rosthern est mal venu de dire ce qu'il aime ou n'aime pas.

M. TUCKER: J'ai dit que j'aimais vous entendre, mais en d'autres occasions. Si tout le monde parlait aussi longtemps que vous, nous ne pourrions nullement entendre ces messieurs.

M. NICHOLSON: Je prétends, monsieur le président, que nos visiteurs, qui sont venus ici à grands frais...

Le PRÉSIDENT: Il est très difficile pour le sténographe de tout saisir quand plus d'un membre parle à la fois.

M. NICHOLSON: En dépit des interruptions, je vais reprendre mon siège, mais je considère que j'étais dans mon droit.

M. ARGUE: Assoyez-vous sur vos droits.

M. NICHOLSON: Je désire qu'il soit bien entendu que je ne reprends pas mon siège à cause des remarques du député de Rosthern.

Le PRÉSIDENT: A-t-on des questions particulières à poser?

M. Roberge:

D. J'ai une question au sujet de la parité. Vous dites ici que le Canada devrait adopter une nouvelle politique nationale pour garder les prix au pair. Cette politique empiéterait-elle sur les droits des provinces? Par exemple, il y a les coopératives et d'autres organismes dans les provinces.—R. Je crois que le soutien des prix serait tout à fait dans les attributions et la juridiction du gouvernement fédéral. Cependant, la façon d'appliquer le sytème serait une question administrative.

D. Et cela n'empiéterait aucunement sur les droits des provinces?—R. Je ne le crois pas, monsieur. Cela s'appliquerait à tous les produits vendus par les producteurs. Par exemple, pendant la guerre, nous avons eu une subvention, pour les consomateurs, sur le lait. Il me semble qu'elle fut administrée d'une façon très efficace, et elle le fut certainement sur le plan local dans ma propre ville de Neepawa. Je pense qu'il serait possible d'administrer un tel système à l'heure actuelle.

M. Gour (Russell):

D. Monsieur le président et monsieur Patterson, j'avais une question à poser. Pensez-vous que votre proposition au sujet du tarif douanier soit pratique? Je crois qu'elle le sera pour commencer quand nous imposerons des droits d'entrée aux produits de l'autre pays, produits agricoles ou produits manufacturés, mais l'autre pays ripostera en appliquant des droits d'entrée sur nos propres marchandises. Je tiens à dire qu'il faudrait peser votre proposition avec soin. D'autre part, les subventions coûtent cher. Vous parlez, messieurs, du nombre de tracteurs, d'automobiles ou de camions qu'ont les cultivateurs, mais si vous jetez un coup d'œil ici et aux États-Unis vous constaterez que nous en avons infiniment plus que les cultivateurs n'en ont dans d'autres parties du monde. J'ai visité 14 pays il y a deux ans. On y emploie autant de bœufs de trait que de tracteurs, sans parler des chevaux. Puis il y a cette proposition de subventionner la production agricole, et quand je parle d'agriculture, je ne parle pas de la culture du blé, qui n'est nullement de l'agriculture. Cultiver seulement du grain, je n'appelle pas cela de l'agriculture. Ce que j'appelle une ferme, c'est une ferme où l'on produit de tout, du bétail, des chevaux, des volailles, des cochons, tout. Si nous essayons de protéger les producteurs de blé au moyen d'une subvention, ils produiront encore plus de blé. Et comment produirons-nous plus de bétail, de viande et de poulets avec le blé à ce prix? Combien en coûtera-t-il au gouvernement pour porter le blé au niveau, disons, de $2.75? Si le prix du blé était maintenu à pareil niveau, les producteurs en récolteraient assez, je pense, pour nourrir la moitié du monde. Naturellement, il nous faut faire quelque chose et je n'ai pas besoin de dire que je suis aussi intéressé au problème du cultivateur que n'importe lequel autre membre du Comité. Je m'intéresse à l'agriculture et aux cultivateurs depuis 40 ans, mais je veux quelque chose qui améliorera la situation et non qui détruira le cultivateur.

Je suis cultivateur moi-même. Je suis né sur une ferme et la plupart de mes frères et sœurs sont cultivateurs; de plus, je m'intéresse directement à quelque 600 cultivateurs qui affrontent actuellement un problème difficile. Mais je veux quelque chose qui protège le cultivateur et non qui le détruise. Je ne veux pas d'une solution qui, en l'espace de quelques années, enlèvera tout débouché au cultivateur et laissera la nation sans argent. En ce qui concerne les automobiles, dans ma région, la plupart des jeunes cultivateurs ne s'achètent pas d'automobiles; ils s'achètent un camion léger qui sert sur la ferme et qui est utile pour transporter la famille et les jeunes enfants.

M. NICHOLSON: Seulement 31 p. 100 des cultivateurs ont des camions.

M. GOUR: Ils n'ont pas beaucoup besoin de camions maintenant parce que les marchands font tout le camionnage.

M. NICHOLSON: La voiture et le cheval.

M. GOUR: Vous remontez 25 ans en arrière. La voiture et le cheval ne sont plus employés. Il n'y a pas 10 p. 100 de nos cultivateurs qui ont une voiture à traction animale. Venez voir les gens de ma région et vous vous en rendrez compte. Je crois qu'il nous faut examiner cette question avec beaucoup de soin. Il ne faut pas oublier que le cultivateur ne paie pas de droits de douane et de taxes sur la machinerie agricole.

Le TÉMOIN: J'apprécie l'apport du monsieur qui vient de parler. Il apprécie le cas du cultivateur et il a passé toute sa vie à essayer de faire quelque chose pour le cultivateur. J'ai une réflexion à vous communiquer, monsieur: si nous n'apportons pas de remèdes plus vite que nous ne l'avons fait depuis 20 ans, il ne restera plus beaucoup de jeunes cultivateurs à aider, car ils sortent rapidement de l'industrie agricole. Très souvent, les jeunes cultivateurs ne sont pas intéressés à succéder aux "vieux" sur la ferme parce qu'ils n'envisagent pas pouvoir en tirer quoi que ce soit. Je vous pose une question si vous me le permettez: trouvez pourquoi.

M. Gour:

D. Avec la haute norme de vie que nous avons aujourd'hui au Canada, un cultivateur ne peu plus vivre sur 50 acres, ni même, s'il a une grande famille, sur 100 acres. C'est probablement pourquoi un cultivateur doit acheter la terre de son voisin. Pour jouir d'une haute norme de vie, les cultivateurs doivent avoir 20 vaches au lieu de 10, car l'électricité, les réfrigérateurs et les autres articles dont jouissent les gens des villes coûtent cher et le revenu de 50 acres de terre n'est pas suffisant pour les payer. C'est pourquoi un cultivateur, jeune ou vieux, doit acheter la terre d'un autre et avoir au moins 150 acres et alors il aura un revenu suffisant pour acheter du grain de l'Ouest pour ses animaux. Il lui faut au moins 20 vaches, 50 cochons et un millier de poules s'il veut être en mesure de jouir de la haute norme de vie que nous avons au Canada.—R. Et maintenant que vous avez soulevé cette question, pouvez-vous me dire pourquoi les ouvriers syndiqués continuent de jouir de la norme actuelle de vie en réduisant constamment le nombre d'heures de travail qu'ils contribuent à l'économie nationale?

D. Non.—R. Et vous soutenez que le cultivateur doit produire plus pour jouir de la même norme de vie?

D. Sûrement. Ils ont les machines aujourd'hui. Ils ne travaillent pas plus fort; ils ont les machines. Si vous voulez le savoir, dans ma petite région de Cambridge, j'ai vendu 16 emballeuses jusqu'ici.—R. D'autre part, nous n'avons des débouchés pour aucune des marchandises que nous avons mentionnées, et nous ne pouvons accéder au marché mondial parce que nous ne pouvons pas faire concurrence aux autres pays qui ont une norme de vie plus basse. Nous produisons la principale denrée d'exportation, le blé,—la denrée la moins périssable de toutes,—et nous la produisons pour l'exportation et elle a une valeur énorme pour l'économie nationale. C'est l'article que nous produisons. J'accorde que nous pouvons trop produire, mais nous oublions qu'il y a là une invitation à trouver une solution, une invitation qui n'est pas adressée seulement à vous et à moi et au gouvernement du Canada, mais à tous les gouvernements du monde. Nous avons les marchandises, et nous sommes en mesure de les produire, mais les habitants des autres pays, qui en ont besoin, ne peuvent pas les obtenir. C'est le problème de la distribution.

D. Vous avez raison. Il y a un moment, vous avez parlé de la main-d'œuvre. Les travailleurs paient leur part; ils paient des taxes sur tout ce qu'ils achètent et c'est précisément parce que nous jouissons d'une si grande prospérité qu'ils nous faut être très prudents, non seulement avec les prix des produits agricoles, mais avec ceux de tous les produits manufacturés; si nos prix atteignaient un tel niveau que nous ne puissions plus exporter de produits manufacturés, les travailleurs ne pourraient plus acheter les produits de la ferme. J'admets que nous sommes vraiment dans une mauvaise posture. —R. Mais nous ne pouvons pas vendre au Canada tous nos produits manufacturés. Nous en exportons; le manufacturier touche le plein prix que nous pouvons payer au Canada et il subventionne ce qu'il exporte. Par conséquent, nous réduisons la production jusqu'au point où nous pouvons satisfaire le marché et fixer un prix qui fera les frais de l'opération. Quant au cultivateur, il lui faudrait pouvoir faire de même. Il est inutile de produire cinq livres de volailles quand on ne pourra en vendre que deux, ou d'élever 1,000 porcs quand on n'en vendra que 500. Nous pouvons produire énormément, mais il nous faut toujours obtenir un prix et c'est une cause du surplus qui nous pose un problème aujourd'hui. C'est une raison de surplus qui nous pose un problème et qui nous inquiète aujourd'hui. Il y a cinq ans, certains cultivateurs de ma localité n'auraient pas arrêté leurs yeux sur une vache. Aujourd'hui, ils traînent des vaches dans une grange pour les traire et aggravent ainsi le problème du surplus et ce n'est pas qu'ils le veulent bien, c'est qu'il leur faut de toute nécessité une autre source de revenus. Ils ne peuvent pas partir et subventionner leur exploitation agricole en allant travailler en ville, en allant travailler pour leur voisin ou dans un camp de bûcherons, car ils ont les responsabilités d'une famille et d'un foyer. Alors, ils se livrent à cette sorte de production et aggravent ainsi le problème du surplus, car ils n'obtiennent pas le prix voulu pour les denrées qu'ils sont capables de produire et de produire à bon compte.

M. WESELAK: Il est bon que le compte rendu soit véridique. Je crois que M. Argue a dit ce matin qu'à $1.40 le prix de soutien du blé au Canada était le plus bas du monde.

Je tiens ici une coupure du *National Cooperator* qui donne un tableau des prix de soutien et la Fédération internationale des producteurs agricoles en est la source. J'y vois que le prix de soutien en Argentine est $1.18; en Australie, $1.46; dans l'Inde, $1.53; aux États-Unis, $2.08; au Royaume-Uni, $2.31; en France, $2.64; en Allemagne, $2.73; au Portugal, $2.85; en Italie, $3.04; et en Finlande, $4.04.

J'ai cru qu'il me suffirait de verser ces chiffres au compte rendu. J'ajoute qu'il s'agit de prix subventionnés dans des pays où les méthodes de production sont bien différentes des nôtres, et je pense qu'il faut tenir compte de tous ces facteurs.

M. CORMACK: Monsieur le président, venant de l'Est, nous sommes frappés du caractère de ces discussions. Je le remarque depuis deux ou trois ans et c'est que la plupart de ces discussions tournent autour du blé. Dans les provinces de l'Est, nous avons à parler d'autres choses. Nous partageons au moins une difficulté avec les cultivateurs de l'Ouest et c'est celle de la finance. Il y a deux ou trois points que je voudrais faire ressortir et qui, je pense, pourraient nous aider et faire aboutir certaines de ces controverses. En premier lieu, il nous faut reconnaître que l'agriculture, comparée aux autres industries, n'est pas en bonne posture. Nous savons tous que nous traversons la plus grande période de prospérité jamais vue au Canada pour toutes les autres industries. Et les faits donnés à la page 6 du mémoire montrent que le rapport entre les frais d'exploitation et les revenus bruts des cultivateurs,

qui font exception, a augmenté de 52·27 p. 100 en l'espace de trois ans seulement, tandis que la baisse nette du revenu agricole a été de 48·22 p. 100. Nous avons ici un renversement complet, de 100 p. 100, en trois ans. Parlant de cette situation récement, un membre du Parlement a dit: "Il est significatif que, chez nous, l'agriculture puisse être plongée dans le plus grand marasme et que les autres secteurs de l'économie parviennent à rester prospères."

Je dis que cet homme se trompe. Le marasme de l'industrie agricole produit déjà un effet néfaste, et d'autres gens en souffrent terriblement. Il n'y a pas deux semaines, des syndicats ouvriers m'ont téléphoner pour me proposer de venir à Ottawa présenter un mémoire conjoint, un mémoire des syndicats de cultivateurs et des syndicats ouvriers, à cause de l'état où se trouve notre industrie des instruments aratoires. En 1951, elle avait 15,000 employés puis, à cause de cette baisse que j'ai mentionnée, il n'a fallu que trois ans pour que ce nombre tombe à 8,700. Ce dernier nombre a diminué exactement de moitié depuis et, récemment, la moitié de ceux qui restaient ont appris qu'ils n'avaient plus d'emploi ou se trouvaient renvoyés indéfiniment. Les membres du Comité voient donc que d'autres gens souffrent du marasme agricole. Je voudrais ici citer un bon exemple tiré de l'endroit où je demeure. Je suis heureux de ce que notre député, M. M. W. Howe, soit ici cet après-midi. Dans ce village, nous avons l'un des plus beaux garages que l'on puisse souhaiter dans un centre rural, et je dois mentionner que les cultivateurs construisirent ce garage en 1948 alors qu'ils touchaient un semblant de prix paritaire. Il y a un an, cependant, l'on s'aperçut que les cultivateurs ne pouvaient pas acheter assez d'automobiles pour faire vivre ce garage; il prit donc l'agence d'une compagnie de machines agricoles, une filiale de Massey-Harris, et cette année il y a en montre près de ce garage un assortiment superbe et complet de machines Massey-Harris. Ce qui est arrivé la semaine dernière, c'est que cinq des hommes employés dans ce garage furent congédiés parce que la population des environs n'a pas assez de revenus pour les tenir occupés.

Quelqu'un a demandé ce matin si nous, les cultivateurs, voyions quelque signe d'une amélioration prochaine. Je m'attendais à ce qu'un membre réponde immédiatement que l'augmentation de notre population apporterait une solution. Jusqu'ici, en effet, les chefs agricoles, les membres du Parlement et d'autres dirigeants disaient que la politique d'immigration amélioreraient la situation dont je parle.

Je voudrais fournir quelques chiffres au Comité là-dessus. L'an dernier, la population du Canada s'est accrue, je pense, de 277,000. En même temps, les prix du porc n'ont jamais été plus bas. Pendant des mois, ils sont restés au niveau du prix minimum malgré cette augmentation de la population. Je voudrais mentionner que beaucoup de nos producteurs de pommes de terre l'an dernier durent les vendre 60 cents le sac. Nous pensions que la culture de la pomme de terre était vraiment compromise. Ces cultivateurs acceptèrent 60 cents le sac, mais le prix aujourd'hui, le prix du sac de vieilles pommes de terre est environ $4.

Cette situation existe parce que l'agriculture ne gagne pas suffisamment et n'est pas appuyée par des ressources financières suffisantes; les cultivateurs n'ont pas assez d'argent pour être en mesure d'attendre que le bon moment de vendre soit venu. Nous, les cultivateurs, nous avons le plus gros placement qu'il y ait au pays. J'ai le privilège de recevoir les *Débats*, et l'on trouve les chiffres les plus remarquables dans les *Débats*. J'y ai trouvé il n'y a pas longtemps que les placements agricoles, en bâtiments et bétail,—la machinerie n'était pas mentionnée mais je présume qu'elle est comprise,—sont de $9,593,000,000 et que les placements dans toutes les autres industries réunies forment un total de $8,473,000,000. Cela veut dire qu'il y a $1,120,000,000 de plus

d'immobilisés dans l'agriculture que dans toutes les autres industries réunies. Cela étant, il semble absolument déraisonnable que l'agriculture tire de l'arrière.

En subventions, en 1940, l'agriculture a reçu 41 million de dollars, ou 79 p. 100 de toutes les subventions versées. Mais en 1954, nous sommes retombés à 34 millions de dollars, ce qui n'est que 40 p. 100 de toutes les subventions versées. Le pourcentage a baissé exactement de moitié, et pourtant, l'agriculture a des immobilisations qui dépassent de $1,120,000,000 celles de toutes les autres industries réunies.

Cela ne peut pas durer, car nous sombrerons en entraînant avec nous tous les autres secteurs de la nation; il n'y a rien de plus que nous puissions faire nous-mêmes, car nous ne pouvons pas nous aider nous-mêmes; nous dépendons des marchés mondiaux. Je suis heureux que le tarif douanier ait été mentionné. Nous ne sommes pas pour des droits de douane élevés, mais comment pouvons-nous continuer d'exister si nous vendons sur un marché mondial? Nous vendons aux prix du marché. En d'autres termes, notre bétail a baissé de 3 cents en trois mois et ce n'est pas parce que nous en avions trop au Canada, mais parce que les États-Unis en avaient trop et en vendirent assez au Canada en trois mois pour réduire nos prix de trois cents. Nos prix du porc sont bas aussi à cause de la situation aux États-Unis et je crois comprendre qu'ils seraient encore plus bas n'eût été la maladie là-bas.

Pourtant, nous achetons tout sur un marché protégé. Nous ne croyons pas que nous puissions interdire à un autre pays d'expédier de l'agneau, du fromage et de la viande au Canada. Nous croyons, cependant, pouvoir dire à la population canadienne ou au gouvernement qui la représente: si les habitants du pays doivent continuer d'avoir le privilège d'acheter leur nourriture aux prix mondiaux et si les cultivateurs doivent acheter leurs automobiles, leurs appareils électriques et tout le reste à des prix protégés, il leur sera impossible d'exister. Au lieu de fixer des droits d'entrée élevés, nous voulons qu'on laisse le prix d'une marchandise trouver son propre niveau sur le marché et qu'on laisse les gens payer ce prix. S'ils veulent payer les prix mondiaux, alors qu'ils subventionnent les cultivateurs dans la mesure de la différence entre les prix mondiaux et les prix qui leur sont nécessaires pour continuer de produire.

Par exemple, si le prix du bétail est 30 cents au Canada et 20 cents aux États-Unis, notre prix devra fléchir à 20 cents sans quoi on importera. Qu'on laisse les importations venir et le prix baisser. Le prix doit baisser pour mettre fin à ces importations, mais le cultivateur doit être protégé ou soutenu par un prix paritaire, ou un prix ayant un juste rapport avec les prix des choses qu'il lui faut acheter. Et si la population du pays a l'avantage d'acheter sa nourriture aux prix mondiaux, alors le cultivateur a parfaitement le droit d'être subventionné dans une mesure qui lui permette de vivre ou qui ait un juste rapport avec ses frais de production.

Ces subventions ne peuvent venir que de la même source d'où viennent toutes les autres subventions et je crois que nous sommes tout à fait dans l'erreur quand nous jugeons qu'elles coûteraient trop cher à la nation. Si la nation ne peut porter ce fardeau, comment donc le cultivateur pourra-t-il le porter? Telle est notre opinion en Ontario et c'est sans doute la même qu'ailleurs, car tous sont atteints au même degré. Je crois donc que c'est un autre point digne d'être considéré: le cultivateur doit être soutenu, il doit être mis en mesure de toucher des prix ayant un juste rapport avec ses besoins, et si les prix de ses produits baissent sous l'effet des prix mondiaux, la différence doit être comblée.

M. CHARLTON: A la page 16 du mémoire, le dernier paragraphe explique la position actuelle du cultivateur par rapport aux importations. Comment

peut-on proposer que les prix soient subventionnés pendant qu'on laisse entrer les importations? Dois-je comprendre que vous proposez que les prix du marché canadien soient maintenus à certains niveaux?

M. CORMACK: Oui.

M. CHARLTON: Que faites-vous des importations?

M. CORMACK: Nous admettons que nos prix pourraient avoir à descendre pour affronter les importations si nos approvisionnements sont abondants. Quand il entre du porc ou un autre produit des États-Unis, qu'on laisse notre prix descendre au niveau du prix américain et qu'on laisse les gens acheter à ce prix, mais en même temps qu'on soutienne le cultivateur en lui laissant toucher le prix dont il a besoin pour rester en affaires.

M. CHARLTON: Oui, je saisis le raisonnement, mais comment cela serait-il administré?

Un hon. MEMBRE: Comment fixeriez-vous les prix?

M. CHARLTON: J'imagine que chaque cultivateur devrait être payé. Cela pourrait difficilement être versé à un groupement quelconque; il faudrait que ce soit versé à chaque individu.

M. CORMACK: C'est juste, à chaque individu quand il livre un produit. Il y aurait diverses façons de le faire et je ne crois pas que nous puissions vous présenter une formule rigide. Tout cela reste à régler, mais il y a diverses façon de le faire.

M. ARGUE: Chaque fois que le gouvernement achète un produit pour en soutenir le prix, il fait ce que vous préconisez; il achète le produit du producteur et encaisse lui-même la perte.

M. CORMACK: Prenons le porc, par exemple. Quand le porc descend au-dessous de 23 cents, le gouvernement en achète et ce prix de 23 cents est garanti aux cultivateurs, puis le prix trouve son propre niveau s'il descend plus bas que ce minimum.

M. CHARLTON: Nous savons tous, je pense, qu'il fut dit il y a environ deux ans qu'advenant l'importation d'un produit dont le prix est soutenu au Canada, le gouvernement permettrait l'importation dans la mesure requise pour satisfaire les besoins du pays mais ne laisserait pas entrer des importations qui viendraient bénéficier d'une subvention payée par le gouvernement. Il est inutile de subventioner les producteurs des pays étrangers. Je me demande ce qui arriverait si le prix n'était pas maintenu au minimum.

M. CORMACK: Monsieur le président, j'estime que si les approvisionnements sont abondants au Canada le prix baissera et l'importation cessera. De toute façon, si nous avions une pénurie il pourrait être nécessaire d'importer.

Le PRÉSIDENT: Oui, mais si c'est un produit subventionné vous en ferez monter le prix.

M. CHARLTON: Cette subvention n'irait qu'au producteur canadien?

M. CORMACK: C'est ce que nous proposons, au producteur canadien.

M. CHARLTON: Mais, les prix augmentant, il vous faudrait réduire les importations ou bien subventionner des producteurs étrangers.

M. JAMES: Je crois qu'il n'y aurait pas d'importations, car les étrangers se trouveraient à vendre aux prix mondiaux, ou à ces prix moins les frais de transport sur de longues distances, et cela ne serait pas profitable pour eux, sauf si nous avions pénurie au Canada.

M. POMMER: Avec le système que vous énoncez, la production n'augmenterait-elle pas dans de si grandes proportions qu'il n'y aurait plus d'espace dans les entrepôts? Avez-vous songé que cela pourrait offrir une difficulté?

M. CORMACK: Je ne connais aucun cas où des prix élevés aient causé ces surplus dont nous entendons parler. On le répète partout au Canada, en attirant l'attention sur ce qui se passe aux États-Unis, mais ce n'est toujours qu'une affirmation et personne n'a pu donner une preuve satisfaisante que c'est vraiment ce qui se passerait.

M. POMMER: Je me demande si vous admettrez que notre surplus de beurre est clairement dû à notre prix de soutien, ou prix minimum.

M. CORMACK: Je n'y attribue pas cette cause. Je pense que la substitution de la margarine compte pour beaucoup dans ce que l'on peut appeler le surplus de beurre. Par exemple, la consommation du beurre par personne depuis 1954 a baissé de 6 livres, mais la production de la margarine pendant les six premiers mois de l'an dernier a augmenté de 18 millions de livres.

M. Pommer:

D. Votre argument me conduit à ce que je voulais dire: quand votre prix est trop haut, le consommateur cherche un succédané du beurre et se tourne vers la margarine.—R. Mais le prix n'est pas trop haut par rapport à son pouvoir d'achat.

D. Je l'accorde.

M. CORMACK: Il ne pourrait pas chercher un succédané pour la viande si toutes les viandes avaient des prix paritaires. Il peut changer quand le bœuf est cher et le porc bon marché, ou le porc cher et le bœuf bon marché. Il faudrait soutenir les prix de toutes les denrées et non le prix d'une seulement. Alors, tous les prix se trouvant à un certain niveaux, un produit ne pourrait pas se substituer à l'autre.

Le TÉMOIN: Le surplus de beurre résulte de la situation économique de l'agriculture. Il n'existe pas parce que le prix de soutien est hors de raison, mais bien parce qu'il y a sur le marché un produit qui a un prix de soutien assez raisonnable et les cultivateurs se tournent vers cette production comme source de revenus.

La même chose se produit avec le lait. Au Manitoba, le prix n'est pas soutenu; c'est un prix fixé par la régie provinciale du lait, $4.35 le cent livres pour le producteur de lait nature. Ce prix n'est pas soutenu parce que la production de lait n'est pas suffisante. Pour chaque cultivateur qui expédie du lait nature aujourd'hui, il y en a deux autres qui aimeraient le faire, mais qui ont déjà expédié la quantité qui leur était allouée; par conséquent, le prix demeure constant et le consommateur ne paie pas plus. Il obtient un bon produit à un prix régulier.

La même chose pourrait se faire pour une foule d'autres produits.

M. JAMES: Quelle étendue proposez-vous de donner au système des prix paritaires? L'appliquer à tous les produits?

M. CORMACK: Je crois qu'un système de prix paritaires devrait s'appliquer à tous les produits.

M. ROBERGE: N'y aurait-il pas danger de surproduction dans ce cas? Que feriez-vous d'un surplus comme, par exemple, le surplus de pommes de terre qu'il y a eu aux États-Unis?

M. CORMACK: Nous avions un gros surplus de pommes de terre l'automne dernier, mais il n'existe plus aujourd'hui.

M. ROBERGE: Oui, mais il a fallu les enterrer à la charrue aux États-Unis.

Le TÉMOIN: Ne pensez-vous pas que nous pourrions faire la même chose avec le bœuf et le porc qu'avec le lait dans l'exemple que j'ai cité?

M. ROBERGE: Je parle des produits qui ne seraient pas vendables.

Le PRÉSIDENT: Si l'on faisait la même chose avec le bœuf que vous faites avec le lait, il faudrait restreindre la production.

M. ROBERGE: Oui.

Le PRÉSIDENT: Vous prenez le lait comme exemple, mais la production du lait est restreinte et, si elle ne l'était pas, elle doublerait probablement dans notre propre province.

Le TÉMOIN: Sa production n'est nullement restreinte.

Le PRÉSIDENT: Mais les producteurs ne peuvent pas livrer plus de lait nature?

Le TÉMOIN: Oui, là, il y a une restriction.

Le PRÉSIDENT: Tous ne vendraient que du lait nature s'ils le pouvaient.

M. Argue:

D. Vous avez peut-être un prix voisin de la parité pour le lait, mais il n'y a rien de semblable dans le reste de l'industrie agricole et donc tout le monde voudrait produire du lait nature.

Le TÉMOIN: Pour revenir aux cultivateurs dans l'industrie laitière au Manitoba, il a subi une baisse de revenus depuis cinq ou six ans sur l'ensemble de son exploitation agricole. En d'autres mots, ses ventes de lait ne sont pas suffisantes, même avec le système actuel, et il a besoin de sa laiterie pour subventionner le reste de sa ferme.

Le PRÉSIDENT: Je me demande si nous pourrions continuer avec la dernière partie?

M. Cardiff:

D. On a beaucoup parlé de la vie chère. Elle n'est pas due aux denrées alimentaires, mais personne n'a dit pourquoi la vie est chère. Aussi longtemps que les ouvriers travailleront huit heures par jour et les cultivateurs seize heures, nous n'aurons pas une économie équilibrée. Si les ouvriers voulaient gagner une partie de l'argent qu'ils font, la vie ne serait pas si chère.

Si la vie devenait moins chère, nous ne chercherions pas à obtenir des prix plus élevés pour les produits agricoles; mais les syndicats ouvriers continuent de porter des coups de temps en temps. Les automobiles se vendent environ deux fois plus cher qu'elles devraient. Pourquoi? Parce que la main-d'œuvre qui entre dans une automobile, dans l'acier et dans tout le reste coûte si cher qu'il est apparemment impossible de vendre l'automobile à un prix moins élevé.

Je crois qu'il faudrait s'attaquer à l'aspect ouvrier du problème aussi bien qu'à l'aspect agricole, car peu nous importe ce que nous obtenons pour nos produits pourvu que nous n'ayions pas à payer trop cher ce qu'il nous faut acheter.

Les employés des aciéries sont sur le point d'entrer en grève. Il se passe peu de jours sans qu'un groupe quelconque se mette en grève et fasse monter les prix que nous avons à payer; mais ils n'ont jamais essayé de gagner un peu de l'argent qu'ils font. Je le répète, la vie chère n'est pas due aux denrées alimentaires. Ce n'est pas la nourriture qui fait monter le coût de la vie, ce sont les prix de tout le reste qu'il faut acheter.—R. La main-d'œuvre et l'industrie de l'automobile ne me sont pas très familières, mais je pourrais faire une observation au sujet de l'industrie automobile. Nous pensons que les salaires sont très hauts dans cette industrie et, pourtant, l'industrie de l'automobile est l'industrie la plus profitable.

L'an dernier, *General Motors*, bien que ses ventes eussent diminué, a gagné plus d'argent que jamais dans son histoire. Et je puis vous donner un autre exemple dans un domaine plus rapproché de mes connaissances.

Prenons, par exemple, le blé, la farine et le pain. Le prix du pain a monté d'un cent il y a quelques mois à Winnipeg. On a expliqué cette majoration par l'augmentation des prix des ingrédients, de la main-d'œuvre et par l'amortissement plus rapide de la machinerie.

Je me trouvais dans une boulangerie ou dans un magasin où l'on vendait du pain et j'ai dit: "Le prix du pain monte." Le commis répondit: "Oui, il est monté aujourd'hui; voyez l'étiquette sur la tablette." "Je me demande pourquoi le prix du pain a monté?" Elle répondit: "Les ingrédients ont monté; le prix de la farine n'a-t-il pas monté?" "D'où vient la farine?" "Elle vient du cultivateur et le cultivateur récolte le blé. Donc, le prix du blé a monté et c'est pour cela que le prix du pain monte aussi."

Nous sommes partis et nous avons fait un peu de recherches là-dessus. Nous avons constaté que, depuis trois ans, le prix du pain avait monté de 23 p. 100, tandis que le prix du blé N° 1 avait baissé de 10 p. 100. Le prix de la main-d'œuvre avait monté de 30 p. 100, mais la main-d'œuvre elle-même avait été réduite de plus que 30 p. 100 et il y avait donc moins de frais de main-d'œuvre dans le pain que trois ans auparavant.

M. Argue:

D. Et voilà!—R. Tous les salaires étaient payés, mais il fallait moins d'heures de travail et il en coûtait moins cher de main-d'œuvre pour produire un pain que trois ans auparavant. Alors, il ne reste qu'un autre facteur: nos frais de distribution, nos frais de vente et ce qu'on appelle la préférence du consommateur pour laquelle le consommateur n'est évidemment pas disposé à payer. Et c'est donc le cultivateur qui subit le coup.

Nous n'avons pas manqué de faire observer que le prix du blé devrait augmenter de plus de 60 cents le boisseau pour que le prix du pain monte d'un cent. C'est pourquoi nous prétendons que des prix paritaires, des prix de parité pour notre blé et pour une foule d'autres denrées de base ne coûteraient rien de plus au consommateur. Mais il nous faut examiner certains des autres facteurs en jeu, exclusion faite de la main-d'œuvre et des prix des ingrédients.

M. Mang:

D. De quelle façon le gouvernement fédéral pourrait-il s'attaquer à cet écart de prix que vous attribuez à la distribution? Devrions-nous limiter les profits que réalisent les compagnies ou bien devrions-nous dire aux consommateurs qu'ils doivent être moins capricieux au sujet de la façon dont ils veulent que leur pain soit enveloppé ou livré et le reste? Je reconnais qu'il y a un problème; nous le reconnaissons tous, mais la question est de savoir comment le résoudre. Allons-nous édicter des lois à ce sujet? Comment faire sans régir l'économie?

M. ARGUE: Vous ne le pouvez pas?

Le TÉMOIN: Envisageons les choses de cette façon: ces gens qui sont de l'autre côté de la clôture sont capables d'exiger un prix pour leur produit. N'est-ce pas vrai? L'admettez-vous?

M. NICHOLSON: C'est parce qu'ils sont d'accord.

Le TÉMOIN: Oui, ils sont d'accord, mais mettons-nous d'accord nous aussi. Nous n'avons pas d'entente et nous ne sommes pas protégés. Le premier de ces facteurs est peut-être un gros élément, mais ce n'est pas le plus gros.

Nous avons un produit périssable et nous sommes exposés aux importations. Que nous le voulions ou non, nous sommes entravés; le cultivateur est entravé de deux façons.

Il y a des cas où les cultivateurs pourraient exporter avec profit s'ils pouvaient traiter directement avec l'étranger. Notre boisseau de blé ne vaudrait pas alors 65 cents, mais $1.65 et peut-être plus. Mais il nous faudrait envoyer notre produit dans des pays où les revenus sont plus bas.

L'été dernier, un navire chargé de marchandises arriva sur la côte de l'Ouest, mais il ne fut jamais déchargé. Il portait du ciment et des textiles du Japon. Tout ce qu'ils voulaient en paiement, c'était du blé, et le vent charriait notre blé à travers la Prairie parce qu'il n'y avait pas d'endroits où le mettre. Nous aurions pu acheter ce ciment et nous aurions pu le vendre à Winnipeg $1 le sac au lieu du prix courant, qui est $2 ou $2.25; ces textiles nous auraient coûté peut-être le tiers ou la moitié de ce que nous les payons. Je cite cet exemple pour montrer que nous sommes liés à des prix fixes pour nos produits sur le marché mondial; mais si nous traitions directement avec les étrangers, si nous avions un commerce libre au sein de l'économie actuelle, le cultivateur aurait un plus gros pouvoir d'achat.

Vous voyez dans quelle position se trouvent aujourd'hui l'industrie et la main-d'œuvre parce qu'elles ont choisi cette économie à gros prix de revient, parce que nous vivons dans une sphère située bien au-dessus du reste du monde. Si elles veulent vivre dans l'air, qu'elles soient prêtes à en payer le prix, tout comme un creuseur de fossé qui essaierait de vivre sur le même pied qu'un député.

M. Mang:

D. Les députés sont à peu près au même niveau quant à l'argent qu'ils peuvent apporter à la maison.—R. Le creuseur de fossé devrait nécessairement toucher une subvention pour réussir à vivre ainsi; les ouvriers de même et nous aussi. Je sais que la comparaison est peut-être un peu grossière, mais les cultivateurs se trouvent exactement dans ce cas.

Nous vivons dans cette collectivité qui mène grand train et nos salaires nous interdisent de jouir de la même norme de vie que le reste de la société. Qu'allons-nous faire? Allons-nous réduire les prix de l'industrie et de la main-d'œuvre jusqu'au niveau mondial, ce qui nous mettrait tous sur le même pied? Sinon et si l'industrie veut conserver l'échelle actuelle de prix, alors l'industrie et les autres groupes doivent se préparer à restituer à l'agricuture certains des bénéfices qu'ils lui ont enlevés et qui leur permettent de vivre dans cette partie-là de la ville.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions? Monsieur Cardiff?

M. CARDIFF: Non, je n'en poserai pas d'autres.

Le PRÉSIDENT: M. Blackmore?

M. Blackmore:

D. Je me demande si je puis demander au témoin s'il a une idée de la façon dont la distribution pourrait s'effectuer dans le monde? A-t-il songé à cette question? Il a mentionné que plusieurs nations désiraient nos produits, mais ne pouvaient les payer. A-t-il songé à la façon d'améliorer cette situation?—R. Oui, nous y avons beaucoup songé. Malheureusement, avant que nous n'ayons réussi à faire avancer un gouvernement dans la bonne voie, il sera bien difficile d'amener les autres à penser ainsi. Ceci n'est un reproche pour aucun des gouvernements concernés. C'est une question de commerce international et c'est un problème dont la solution, à mon avis, exige que les gouvernements du monde comprennent parfaitement l'ensemble de la situation.

L'Organisation des vivres et de l'agriculture a fait beaucoup de travail dans ce domaine et a fortement recommandé l'établissement d'une banque mondiale pour les vivres. Les profanes devraient probablement accorder

plus de réflexion et d'étude à cette question pour nous aider à trouver plus de raisons pour le faire au lieu de produire toutes les raisons qui existent pour ne pas le faire.

M. Argue:

D. Nous avons récemment accru nos ventes de blé, surtout à cause de contrats signés avec des pays situés derrière ce qu'on appelle le Rideau de fer, la Tchécoslovaquie, la Pologne, la Russie et d'autres.—R. Et à cause des malheurs que l'Europe a eus. Cela est conforme à l'histoire. Le cultivateur a le droit de vivre seulement quand le monde affronte une calamité.

D. Vous avez dit qu'il fallait une entente entre les différents pays et je l'admets. Pourtant, il me semble,—et vous l'ignorez peut-être,—que le Canada, comme nation, s'oppose à cela. Les producteurs de l'Ouest ont sans doute bien accueilli les contrats que nous avons signés pour vendre du blé aux pays que j'ai mentionnés, mais je ne vois aucun espoir de continuer de vendre à ces pays à moins que le Canada ne soit disposé à acheter de leurs marchandises.

Ainsi, voyez-vous, la médaille a son revers. Nous n'avons besoin d'aucune forme internationale d'aide si nous consentons à faire ces choses-là nous-mêmes. Nous pourrions probablement continuer de vendre aux pays situés derrière le Rideau de fer si notre nation consentait à accepter les marchandises de ces pays, sans invoquer les droits contre le dumping ou appliquer d'autres restrictions. Sans cela, nous continuerions de leur vendre du grain.

Le monde a sûrement besoin de notre blé. Je ne crois pas que le Canada ait un surplus de blé par rapport aux besoins du monde. Si nous consentions à acheter les marchandises des autres nations qui désirent acheter notre blé, je ne crois pas que nous ayons la moindre difficulté à écouler tout le surplus de blé que nous avons sur les bras.—R. Il y a un important facteur à considérer dans le commerce mondial. Il est vrai que nous avons vendu une quantité considérable de blé aux pays situés derrière le Rideau de fer. Mais il y a des ventes que nous pourrions faire aux pays qui ne sont pas derrière le Rideau de fer. Prenons un exemple. Il y a le Japon. Mais je ne peux pas prendre de marchandises japonaises en échange parce que cela nuirait aux industries de Montréal et de Toronto, même à celles de Vancouver.

Il y a des gens qui désirent mon produit et dont je pourrais utiliser les produits. Et je pourrais acheter deux fois plus de leurs produits que je ne puis acheter de produits canadiens, sans rien enlever à l'industrie de la grande prospérité que nous avons au Canada. Pourtant, je suis contraint d'ignorer ce marché, de renoncer à ces ventes et d'acheter chez nous. Ils achèteraient plus et ils pourraient acheter beaucoup plus qu'ils ne font actuellement, mais comme vous dites, nous ne consentons pas à accepter leurs marchandises en échange.

M. Quelch:

D. Le président du *Dollar Sterling Board* a fait observer que la Grande-Bretagne serait disposée à acheter plus de nos produits si elle avait les dollars voulus, et qu'il y avait une grande variété de marchandises anglaises qui pourraient se vendre aisément au Canada.—R. Je crois qu'il est très important d'analyser à fond cette question de la balance du commerce. Nous avons un déficit commercial avec les États-Unis, qui n'achètent pas assez de nos produits et nous sommes empêchés de vendre nos produits à la Grande-Bretagne parce que nous n'achetons pas assez de produits britanniques, ou de produits des autres pays qui voudraient commercer avec nous.

M. Weselak:

D. Cette façon de raisonner demande beaucoup de prudence, car une pareille ligne de conduite, poussée à l'extrême, détruirait le potentiel industriel

au Canada et, du même coup, détruirait votre meilleur marché, qui absorbe 95 p. 100 de votre production.—R. De quelle production?

D. Une grande partie de ce que vous produisez en plus du blé.—R. Oui, cela ferait une différence. Mais je pense que le nœud du problème est que notre commerce étranger est déséquilibré.

M. Argue:

D. Nous pourrions vendre régulièrement tout le blé que nous pouvons produire à d'autres pays et ces pays seraient prêts à nous vendre certaines marchandises à meilleur compte que nous ne pouvons les acheter ici. Il y aurait donc sûrement lieu de modifier l'usage que nous faisons des ressources de notre pays et notre norme de vie se trouverait rehaussée. Si, pour un boisseau de blé, le Japon est disposé à nous donner en échange dans cinq ans quatre article au lieu des deux qu'il peut nous donner aujourd'hui, nous nous en porterons certainement mieux. J'ignore comment l'on puisse se porter plus mal en recevant plus de marchandises.—R. C'est l'une des rançons que l'industrie doit payer. Je suis convaincu que c'est l'une des rançons que l'industrie devra payer pour que l'agriculture reprenne sa position. Franchement, je suis surpris de ce que l'ensemble du Canada n'en soit pas venu à cette décision, car on doit se rendre compte que nos prix nous chassent du marché mondial.

Au Canada, on nous dit de prendre garde que nos prix ne montent assez pour devenir inaccessibles aux consommateurs canadiens; mais en même temps, l'ensemble du Canada a des prix qui chassent l'agriculture canadien du marché mondial. Les prix canadiens ne sont plus à la portée du marché mondial, mais le peuple canadien est contraint de subventionner l'industrie pour que l'industrie puisse réaliser un profit avec ses prix canadiens et être en mesure d'exporter ses excédents. Je suis convaincu qu'elle n'obtient pas pour les produits qu'elle exporte des prix aussi élevés que pour ceux qu'elle vend au Canada.

M. James:

D. Admettrez-vous avec M. Argue et avec moi que la seule solution véritable et permanente serait que le gouvernement fédéral se charge de diriger entièrement l'économie canadienne?—R. Je voudrais que tout le monde comprenne que je ne pose pas en économiste. Je trouve cela extrêmement intéressant et je voudrais que le Conseil interprovincial des syndicats de cultivateurs soit assez prospère pour que je puisse aller retenir les service d'un ou deux des meilleurs économistes du pays.

Le PRÉSIDENT: Vous ne seriez peut-être pas plus avancés.

Le TÉMOIN: Je crois que nous le serions dans certains cas et je serais disposé à tenter l'expérience, monsieur le président. Mais l'économie nationale est sûrement complexe. Le système que nous avons au Canada dure depuis longtemps. Chaque fois que le cultivateur s'est trouvé dans de graves difficultés, nous avons entraîné le pays dans une dépression avec nous, ou bien il est survenu une guerre qui nous a sortis de nos difficultés.

Je ne crois pas, messieurs, qu'il soit chrétien de souhaiter l'une ou l'autre de ces solutions. Le problème que nous pose le surplus pourrait recevoir encore une autre solution, fréquemment mentionnée. Si une récolte faisait défaut, notre problème serait résolu.

Je crois que c'est là plus qu'une critique à l'endroit du Tout-Puissant lui-même, car la Providence nous a donné une longue série des meilleures récoltes que nous ayons jamais eues.

Je crois que nous sommes mis au défi d'utiliser nos produits de façon que leur possession soit avantageuse au lieu d'être à notre détriment. Si la récolte faisait défaut, si elle faisait défaut partout, il n'y aurait plus de problème. Nous n'aurions peut-être pas besoin de nous présenter devant vous l'été prochain; nous aurions besoin de quelque chose de beaucoup plus radical que cela.

D. Je reviens à ma question. M. Argue refuse d'admettre qu'il faudrait régir entièrement l'économie. Puis-je atténuer ma question et vous demander si le gouvernement fédéral devrait diriger beaucoup plus l'économie qu'il ne la dirige actuellement?—R. Il faudrait peut-être modifier un peu notre politique commerciale et il faudrait peut-être surveiller le commerce de très près pendant un certain temps, mais je crois que si les cultivateurs de l'Ouest et ceux de l'Est obtenaient pour leurs produits des prix suffisants ils seraient satisfaits. Ils ne songeraient pas à produire 5,000 boisseaux de blé si 4,000 suffisaient, et ils ne songeraient pas à traire 20 vaches si 10 suffisaient. Mais, comme dans mon propre cas, alors qu'il suffisait de 10 porcs par année il y a un an pour payer mes impôts, il m'en faudra peut-être 15 cette année. Il me faudra garder deux truies au lieu d'une.

D. Je pense que les politiciens vous ont instruit!

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous avons maintenant eu une discussion assez générale. Ne pourrions-nous pas en venir maintenant à des questions précises portant sur les deux rapports déférés au Comité?

M. ARGUE: Je voudrais aborder un sujet particulier mentionné plus loin dans le mémoire. Je voudrais poser des questions de portée restreinte sur les wagons à marchandises.

Le PRÉSIDENT: C'est ce que je propose, c'est-à-dire que nous traitions de questions touchant directement les rapports.

M. ARGUE: Oui. Nous sommes ici six ou huit mois par année et nous ne pouvons pas être aussi bien au courant de la situation chez nous que si nous étions là. Nous entendons des déclarations tous les jours sur le nombre de wagons disponibles et sur la façon dont ils sont répartis. Le régisseur des transports sera ici la semaine prochaine et je suis sûr qu'il nous dira qu'à une ou deux exceptions près, les wagons ont été fournis et répartis d'une façon merveilleuse. Je voudrais avoir l'opinion d'un ou deux des témoins sur les difficultés éprouvées dans la répartition des wagons.

Repassons toute la situation depuis l'automne dernier jusqu'à l'heure actuelle pour voir si quelque chose n'allait pas et ce qu'il faudrait faire pour empêcher une répétition. Nous voudrions entendre votre opinion sur ce problème.

M. A. P. GLEAVE: Je n'ai pas apporté de chiffres avec moi, mais nous nous sommes adressés à deux reprises au régisseur des transports pour avoir assez de wagons pour transporter notre gain. Je ne pourrais pas vous dire quelle est la situation en ce moment, car je suis retourné sur ma ferme quand les semailles ont commencé et j'y suis resté.

Au cours de l'hiver, je crois que nous avons déposé une plainte le 13 février. A cette époque, nous n'avions pas eu assez de wagnons pour transporter le grain qui aurait pu remplir l'espace devenu disponible aux têtes de ligne. Je ne voudrais pas citer des chiffres de mémoire, car ils paraîtraient au compte rendu et pourraient être inexacts, ce qui serait regrettable quand le régisseur se montrera. Mais nous n'avions pas assez de wagons à cette époque et nous lui avons demandé d'en accélérer le mouvement pour surmonter la pénurie qui avait sévi jusque là.

Quand on a souffert d'une pénurie semblable deux ou trois mois,—prenons un chiffre au hasard et supposons qu'on est tombé à 150 wagons par

jour,—les besoins s'accumulent et au cours de la période suivante il faut essayer d'en obtenir un nombre supérieur à la normale pour effectuer le transport. Il y avait aussi le facteur suivant: je crois que les Chemins de fer nationaux ont 40 p. 100 du nombre total de milles à franchir et que le Pacifique-Canadien en a 60 p. 100. Les Chemins de fer nationaux ont fourni des wagons à mesure que la Commission du blé leur disait qu'il y avait du blé à transporter. Je crois donc que la Commission du blé est satisfaite du nombre de wagons qu'elle a reçus sur les lignes des Chemins de fer nationaux.

Nous avons éprouvé les principales difficultés sur les lignes du Pacifique-Canadien, qui ne fournissait pas sa part de wagons par rapport à la longueur totale des voies dans la région. J'ai vu les chiffres au bureau il y a environ une semaine et, si vous les vérifiez, vous constaterez qu'aux différents endroits le long de cette ligne où il y a des élévateurs, les contingents établis sont de quatre, cinq ou six boisseaux. Vous constaterez que les contingents sont plus gros sur la voie des Chemins de fer nationaux que sur celle du Pacifique-Canadien, et je crois que notre principale difficulté est là, et que c'est là que la Commission du blé se heurtera à la plus grande difficulté. L'affaire des wagons semble pouvoir se résumer ainsi: il y eut des retards sur les deux lignes au commencement de l'année, mais cette situation fut corrigée dans une large mesure sur les voies des Chemins de fer nationaux, mais non sur celles du Pacifique-Canadien.

M. ARGUE: Comment expliquez-vous le fait que le Pacifique-Canadien fournissait une plus petite proportion de wagons? Est-ce parce que c'est une compagnie privée et qu'elle était par conséquent désireuse de s'assurer le maximum de revenus? Les wagons devaient être quelque part, au Canada ou aux États-Unis.

M. GLEAVE: Je vous conseille de poser cette question à M. Milner quand il viendra témoigner. Quand je l'ai vu pour la première fois, le 11 novembre je crois, je lui ai dit que les cultivateurs soupçonnaient les chemins de fer de préférer transporter d'autres sortes de marchandises plus payantes. Il me donna l'assurance à cette époque, si je me souviens bien, qu'il n'en était pas ainsi et qu'il avait l'intention de voir à ce qu'ils transportent le blé à mesure qu'il y en avait à transporter. Apparemment, le Pacifique-Canadien ne l'a pas fait: il se peut fort bien que c'est parce qu'il faisait plus d'argent sur d'autres lignes. J'ignore moi-même quelles sont les différences, c'est-à-dire de combien il est plus profitable ou moins profitable pour un chemin de fer de transporter des pâtes de bois ou du charbon, disons, au lieu de transporter du blé. Je ne puis donc vous répondre avec une réelle autorité. Mais je crois que la seule chose qui puisse leur faire fournir les wagons serait une directive du régisseur des transports.

M. ARGUE: Et ils n'ont jamais reçu de directive semblable?

M. GLEAVE: C'est la seule conclusion à laquelle nous pouvons arriver.

M. ARGUE: Nous sommes au courant de l'attitude des compagnies de chemins de fer. Au meilleur de ma connaissance, les deux compagnies se sont opposées au congrès annuel du Syndicat du blé de la Saskatchewan à toute réglementation du mouvement des wagons à marchandises.

M. GLEAVE: C'est-à-dire à toute directive?

M. ARGUE: Oui. Elles ont tout fait pour saper la Loi canadienne sur les grains et le livre des commandes de wagons; elles les ont combattus à chaque tournant et se sont opposées à ce qu'une ordonnance quelconque donnât au cultivateur le droit de livrer son grain à l'élévateur de son choix. Et je dirai même, et je crois avoir raison, que le Pacifique-Canadien a fait un pas de plus et réussi un tel gâchis avec la répartition de ses wagons qu'il

semble avoir délibérément tenté de saboter les efforts que déploie la Commission canadienne du blé pour bien ordonner l'écoulement du blé. Les Chemins de fer nationaux ont coopéré raisonnablement bien, mais le Pacifique-Canadien n'a pas coopéré.

M. GLEAVE: C'est ce que nos renseignements indiquent.

M. ARGUE: Trouvez-vous quelque chose de faux dans ce que je viens de dire?

M. GLEAVE: Je n'aime pas faire miennes les déclarations d'un autre, monsieur le président; en général, je fais mes propres déclarations. Je n'ai pas ici les vrais chiffres à verser au compte rendu et je le regrette beaucoup; nous avons eu très peu de temps pour nous préparer et j'ai même dû faire un voyage en avion à ma ferme pour être en mesure d'être ici aujourd'hui. Si je me souviens bien, le Pacifique-Canadien était à court de 144 wagons par jour au cours d'une certaine période ce printemps.

M. ARGUE: En Saskatchewan seulement?

Le PRÉSIDENT: On m'a donné à entendre que le Pacifique-Canadien était présentement à remédier à cette situation. Je crois comprendre que le Pacifique-Canadien envoie très rapidement des wagons maintenant et essaie de rattraper les retards.

M. GLEAVE: En ce qui nous concerne au bureau du Conseil, nous marchons d'après les données que nous avons. Nous ne savons pas ce que le Pacifique-Canadien va faire avant qu'il ne l'ait fait, et qu'il n'ait comblé le déficit. S'ils soulagent ces cultivateurs, dont certains ont des contingents de deux et trois boisseaux, tant mieux. Certains des députés que je vois ici sont des producteurs de blé et savent qu'il est absolument impossible de garder une terre à blé en marche avec un contingent de quatre ou cinq boisseaux quand il y a des retards de ce genre; une ferme mixte ne résisterait non plus dans ces conditions, même avec un petit troupeau de bêtes à cornes, qui ne pourrait rendre tolérable l'absence de revenus de la culture du grain. Rien ne peut rendre cette absence tolérable.

M. ARGUE: Supposons que le Pacifique-Canadien rattrape ses retards. Sera-t-il quand même vrai de dire que les cultivateurs de cette région ont perdu des milliers de dollars parce que le transport ne s'est pas fait l'automne dernier, car ils n'avaient pas d'argent pour payer les intérêts de leurs obligations, car ils n'étaient pas payés pour leur produit pendant que d'autres cultivateurs sur les voies des Chemins de fer nationaux pouvaient livrer leur grain et obtenir de l'argent pour payer leurs intérêts?

M. GLEAVE: C'est évident.

M. QUELCH: Est-ce que les endroits qui ont de petits contingents sur la voie du Pacifique-Canadien reçoivent des commandes de la Commission du blé?

M. GLEAVE: J'ignore si tous en ont reçu, monsieur le président. Je ne suis au courant que d'un cas ici et là. Je vais vous citer un exemple ont je fus témoin l'hiver dernier et qui vous éclairera. Au cours d'une assemblée que nous tenions dans la partie sud de la province,—c'était une assemblée du syndicat et il y avait des membres de la coopérative de blé,—des cultivateurs se sont plaints de ce qu'ils avaient une certaine quantité de commandes mais qu'ils ne pouvaient pas obtenir de wagons pour les expédier. Et si j'ai bonne souvenance, ils s'efforçaient vraiment à cette époque de compléter leur contingent de huit boisseaux ou essayaient de commencer de livrer leur premier contingent de l'année courante. En revenant au bureau, j'ai passé ce renseignement au secrétaire, et il communiqua avec la Commission du blé ou avec le régisseur des transports et les cultivateurs purent expédier un peu de grain. Dans ce cas particulier, il s'agissait d'expéditions ordonnées.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions?

M. Nicholson:

D. A la page 17, je vois qu'il est question d'une conférence sur l'écoulement des produits agricoles. Je me demande si M. Patterson pourrait nous dire quel accueil a reçu cette proposition. Si je me souviens bien, il y eut une conférence sur la production au cours de la guerre, mais il me semble que l'écoulement présente un problème plus important à l'heure actuelle. Étant donné l'ampleur que ce problème de l'écoulement a prise, il me semble que les provinces pourraient être invitées en même temps à envoyer non seulement les ministres de l'Agriculture, mais aussi les ministres particulièrement chargés des problèmes du commerce. Une conférence de ces ministres pourrait produire des résultats utiles. Le témoin pourrait-il nous dire ce que le gouvernement fédéral a répondu à cette proposition?—R. Au meilleur de notre connaissance à l'heure actuelle, il y aura une conférence spéciale, mais nous ne serons pas invités. Ce sera simplement une conférence entre les ministres et sous-ministres provinciaux et les représentants fédéraux. C'est en plus de la conférence générale, la conférence habituelle, sur l'écoulement des produits agricoles qui se tient chaque année.

D. Vous aviez été invités à la conférence sur la production?—R. Oui.

D. Mais on vous a laissé entendre que vous ne seriez pas les bienvenus à la conférence sur l'écoulement?—R. C'est vrai.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions? Vais-je remercier les témoins?

Au nom du Comité, je suis certain d'exprimer les sentiments de tous ici en remerciant messieurs Patterson, Gleave et Cormack d'être venus témoigner aujourd'hui, d'avoir répondu aux nombreuses questions du Comité et de nous avoir généreusement consacré leur temps. Nous nous réunirons mardi prochain à 10 heures 30 du matin dans cette salle et le président de la Commission du blé sera ici.

M. GLEAVE: Monsieur le président, je me demande si, avant de clore la séance, vous voudriez prendre connaissance de cette appendice du mémoire.

Le PRÉSIDENT: Oh oui. Nous n'avons pas parlé de l'appendice. Comme vous le savez, nous avons tous reçu une copie de l'appendice.

M. GLEAVE: Je soupçonne, monsieur le président, que vous allez vite le supprimer.

Le PRÉSIDENT: Vous avez tous une copie de l'appendice entre les mains et, sauf erreur, cela concerne deux causes judiciaires.

M. GLEAVE: Cet appendice concerne deux causes qui ont retenu dans une certaine mesure l'attention de la Commission des grains.

L'individu en cause n'était pas satisfait; nous ne l'étions pas nous non plus et nous livrons le tout à l'examen du Comité.

Le PRÉSIDENT: Chacun de nous a une copie et je présume que c'est une question que les membres voudront soulever quand le commissaire viendra témoigner. Les membres désirent-ils poser des questions à ce sujet?

M. ARGUE: Désirez-vous les expliquer au Comité, monsieur Gleave?

M. GLEAVE: Les expliquer ou en donner lecture, comme vous voudrez.

Le PRÉSIDENT: C'est une de ces causes qui comportent beaucoup de correspondance et la question demande d'être examinée et étudiée avec beaucoup de soin, sinon lentement...

M. ARGUE: Je crois que M. Gleave aiderait le Comité en indiquant certains des points en jeu.

Le PRÉSIDENT: Prenons la première page. Pouvez-vous dire en deux ou trois mots en quoi consiste le problème?

M. GLEAVE: De l'inaction. C'est trois mots.

Le PRÉSIDENT: Est-ce là le principe?

M. GLEAVE: Monsieur le président, je peux exposer l'affaire assez brièvement.

Un certain M. Miller, de Neudorf, a porté plainte contre le Pacifique-Canadien parce qu'un rôle des expéditions par wagons qu'il y avait à Neudorf en fut enlevé. M. Miller considérait qu'en vertu des dispositions de la Loi canadienne sur les grains, on aurait dû lui allouer un wagon pour lui permettre d'expédier un chargement de blé. Les agents à cet endroit s'étaient apparemment concertés pour dire à l'agent de l'élévateur de cesser d'employer le rôle, avec le résultat que M. Miller n'obtint pas son wagon et fut incapable d'expédier son chargement de blé. Il prétend qu'il perdit une certaine somme d'argent en ne pouvant pas expédier ce wagon de blé. Il demanda à l'un des commissaires adjoints d'enquêter sur cette affaire. Il y a ici, je pense, un rapport des conclusions du vice-président du Pacifique-Canadien sur la question et il prétend que l'agent avait été justifié de se dispenser du rôle des expéditions. Mais, d'après notre étude de la loi, il ne l'était pas.

Le PRÉSIDENT: J'ai moi-même lu la cause et je l'interprète d'une façon un peu différente. La Commission a dit, je crois, que l'agent avait agi de bonne foi en suspendant le rôle. Je crois que la Commission a reconnu qu'il n'avait vraiment pas le droit de le faire mais que, de l'avis de tout le monde, il était préférable de le faire. Toutes les compagnies d'élévateurs lui avaient certifié par écrit que les cultivateurs n'avaient plus de grain à livrer et voulaient que le rôle fût suspendu. Or, il est établi que la Commission s'est dite convaincue que l'agent avait agi de bonne foi. Il s'agissait d'établir ensuite si le monsieur en question, M. Miller, avait subi une perte par suite de son acte. La Commission est arrivée à la conclusion qu'elle ne voyait pas comment il aurait pu subir une perte du fait de la suspension du rôle, car le jour même de cette suspension la Commission du blé décréta qu'il ne s'expédierait plus que des céréales secondaires de cet endroit. Par conséquent, même si les réquisitions n'avaient pas été suspendues, il n'aurait pu expédier un wagon de blé à cette époque. Les opinions semblent diverger sur ce qui aurait pu se produire le jour où le rôle fut suspendu.

M. GLEAVE: Cela se peut, mais le rôle des expéditions ne fut-il pas suspendu? A nos yeux, il n'est pas bon qu'un agent de gare se défasse d'un rôle d'éxpéditions. C'est la seule chose qui dise qu'un cultivateur a le droit d'expédier son grain quand vient son tour. Nous considérons que la Commission des grains aurait dû siéger et laisser M. Miller présenter sa cause. Si sa plainte n'était pas fondée, elle aurait été rejetée et tout aurait fini là; mais nous considérons qu'elle aurait dû laisser M. Miller présenter sa cause et l'affaire aurait suivi son cours. Si le rôle d'expédition ne fonctionne pas mieux que dans ce cas et s'il ne peut donner plus de protection à un cultivateur que M. Miller n'en a eu, nous croyons que la Loi canadienne sur les grains devraient être modifiée pour protéger le cultivateur de quelque autre façon. Il est très difficile pour un cultivateur à l'heure actuelle de livrer du grain à l'élévateur, mais nous tenons à ce qu'il continue d'avoir le privilège de livrer du grain s'il le désire, et nous ne sommes pas satisfait de ce qui s'est passé dans cette affaire. Une personne lisant ce rapport comme vous l'avez fait, monsieur le président, peut considérer que M. Miller avait raison ou bien, avec une tournure d'esprit différente, qu'il avait tort. A la lecture du rapport, cependant, il ne fait aucun doute que l'agent de la gare ne s'est pas conformé à la loi. Je crois que vous êtes d'accord avec moi sur ce point.

Le PRÉSIDENT: Je le suis.

M. GLEAVE: Et si la loi est telle que l'agent de gare pouvait négliger la loi et s'en tirer, la loi devrait être modifiée. Un agent de gare devrait être obligé de se conformer à la loi.

Le PRÉSIDENT: Mais, comme vous le savez, on a généralement coutume depuis quelques années de suspendre le rôle des expéditions quand les circonstances le demandent.

M. QUELCH: Qui le suspend? La Commission du blé?

Le PRÉSIDENT: La régie des transports.

M. QUELCH: Dans ce cas-ci, il fut suspendu par un simple agent de gare.

M. GLEAVE: C'est exact.

Le PRÉSIDENT: Je ne crois pas que cela soit mis en doute. Je dois dire que j'ai lu l'exposé de l'affaire très attentivement, et il me semble que la question qui se pose est celle de savoir si un tort quelconque a résulté de l'acte posé.

M. POMMER: A l'heure actuelle, aucun agent de gare n'a le pouvoir de suspendre un rôle d'expéditions.

M. GLEAVE: Non.

M. POMMER: Cela fut clairement établi l'an dernier.

Le PRÉSIDENT: C'est vrai, mais nous savons que par le passé il est arrivé souvent que, d'un commun accord, on ait cessé d'utiliser le rôle.

M. POMMER: Si les gens sont d'accord, ils le suppriment.

Le PRÉSIDENT: Dans ce cas, ils étaient tous d'accord pour faire rayer leurs noms.

M. GLEAVE: Sauf M. Miller, et si un homme ne consent pas à laisser enlever son nom, le rôle doit subsister.

Le PRÉSIDENT: L'affaire se résume ainsi: le régisseur des transports a-t-il suspendu le rôle des expéditions et, s'il l'a suspendu, M. Miller ne pouvait subir aucune perte.

M. GLEAVE: Dans la correspondance que j'ai ici, il y a plusieurs lettres de M. Miller et je ne vois nulle part dans la correspondance que le rôle des expéditions a été suspendu.

Le PRÉSIDENT: C'est une autre façon de parler. Si la Commission avait décrété que seule des céréales secondaires pouvaient quitter cet endroit, cela veut dire que, de toute façon, un wagon de blé n'aurait pu en partir.

M. GLEAVE: Il n'est pas question d'une telle ordonnance de la Commission dans la correspondance.

Le PRÉSIDENT: Oh oui.

M. WESELAK: Il est dit ici que l'homme en question était secrétaire à ce moment du comité local du syndicat du blé. N'aurait-il pas alors été au courant de l'acte posé par l'agent?

M. GLEAVE: Il y a une déclaration de M. Miller et, d'après cette déclaration, le syndicat du blé avait consenti à ce que l'agent du syndicat se dispense du rôle des expéditions si certaines conditions étaient satisfaites par les autres agents en ce qui concernait la répartition des wagons et M. Miller. Les autres agents ne tinrent pas compte de cette exigence du comité du syndicat du blé et M. Miller ne pouvait donc pas admettre la suspension du rôle des expéditions.

L'affaire est compliquée et c'est pourquoi je pense que la Commission des grains aurait dû entendre la cause et aller au fond de l'affaire au lieu de l'écarter. Si elle était allée au fond de l'affaire et avait constaté que M. Miller n'avait pas agi de bonne foi, c'eût été une autre affaire. Et alors elle aurait été justifiée d'agir ainsi.

M. ARGUE: Le premier devoir de la Commission des grains n'est-il pas de voir à ce que les droits des producteurs soient protégés par le rôle des expéditions et bien protégés?

M. GLEAVE: C'est l'un des premiers devoirs de la Commission des grains. M. McLean et l'un des autres commissaires, je crois, sont allés là-bas, mais j'ignore au juste comment ils procèdent. Apparemment, ils n'ont pas donné satisfaction à M. Miller, car celui-ci est venu s'informer de la question auprès de nous. Si la Commission avait entendu la cause, recueilli des témoignages et rendu une décision, nous aurions laissé tomber l'affaire. Apparemment, cela n'a pas été fait.

M. MANG: C'est sûrement un problème de relations entre individus. S'il y avait eu un diplomate à cet endroit, les choses se seraient arrangées.

M. GLEAVE: Les rapports entre individus y ont compté certainement pour beaucoup, mais voici ce qui nous intéresse là-dedans comme syndicat: le cultivateur va-t-il pouvoir livrer son grain à l'élévateur de son choix?

S'il ne le peut pas à cause de difficultés avec le rôle des expéditions, alors la Commission des grains ou le Comité devrait entendre les parties intéressées puis établir un mécanique quelconque pour que le cultivateur puisse livrer son grain à l'élévateur de son choix.

M. ARGUE: Nous avons entendu tous les faits concernant cette affaire l'an dernier, mais la majorité des membres n'a rien voulu faire.

M. GLEAVE: C'est là le nœud de la question et, en lisant la correspondance, vous vous demanderez si justice a été faite ou non. Je crois que la Commission aurait dû entendre la cause.

Le TÉMOIN: Dites-vous qu'à votre avis la cause devrait être entendue?

M. GLEAVE: Nous croyons qu'elle devrait l'être.

M. ARGUE: Vous pensez que la Commission devrait siéger pour entendre une seule cause?

M. GLEAVE: Oui.

M. QUELCH: Est-ce que cela servirait à quelque chose maintenant?

M. GLEAVE: Oui, je le crois. Si M. Miller veut encore qu'elle soit entendue, fort bien, mais s'il veut y renoncer, nous n'insisterons pas. S'il veut que la cause soit entendue, nous pensons que ce privilège devrait lui être accordé.

M. ARGUE: Dans vos rapports avec la Commission des grains au sujet des autres causes et, en général, au sujet de l'administration de la Loi canadienne sur les grains, l'avez-vous trouvée aussi efficace, aussi empressée et aussi expéditive que vous pouviez le désirer?

M. GLEAVE: C'est toute une question!

Le PRÉSIDENT: Oui, une question de $64!

M. ARGUE: Je crois que c'est une importante question. S'il s'agit ici d'un cas isolé, d'une erreur en dix ans, ou si deux erreurs ont été commises en dix ans, ce n'est peut-être pas trop important; mais si c'est un exemple tiré d'un certain nombre de cas et que celui-là seul se trouve porté à notre attention, alors c'est important!

M. GLEAVE: Il y a eu d'autres plaintes au sujet du rôle des expéditions. Vous pouvez prendre ce dossier et vous en trouverez une liste.

M. MANG: Mais ce n'est pas un trop fort pourcentage des 200,000 expéditeurs qu'il y a?

M. GLEAVE: Non, ce n'est pas un pourcentage trop élevé, mais certains des résultats n'ont pas été trop satisfaisants. Et je connais un autre cas où se retrouve à peu près la même chose et qui n'est pas trop satisfaisant non

plus. Il a été réglé, mais on y retrouvait l'élément humain et sensiblement la même situation: les agents des élévateurs sont dégoûtés de la façon dont fonctionne le rôle des expéditions, ils veulent s'en défaire et il le jettent par-dessus bord; mais un cultivateur se trouve brimé dans une certaine mesure et ils lui disent: "Nous allons faire ceci ou faire cela pour réparer" et ils le font. Le cultivateur est raisonnablement satisfait et on n'en parle plus.

Mais vous pouvez aller interroger un grand nombre d'agents d'élévateurs et ils vous diront qu'ils ne veulent pas se conformer au rôle des expéditions car, dès qu'ils le font, leurs opérations avec les grains deviennent difficiles. Peut-être n'aiment-ils pas non plus la façon dont nous traitons avec eux et peut-être aussi trouvent-ils difficile d'appliquer le rôle à cause de l'élément humain.

M. ARGUE: Avez-vous un autre système à proposer au Comité?

M. GLEAVE: Je crois que nous avons proposé d'autres formules. Là où il y a différents élévateurs, nous disons qu'il faudrait permettre au vendeur d'indiquer l'élévateur où il veut livrer son grain. Et si tous les boisseaux récoltés là sont livrés à la fois, il faudrait permettre au vendeur de livrer aussi aux autres élévateurs en fonction de la quantité de grain éventuelle qu'il y passera.

M. QUELCH: Ce mode de livraison ne dépendrait-il pas en partie des commandes données par la Commission du blé?

M. GLEAVE: Oui.

M. QUELCH: S'il y a trois élévateurs et si un seul a des commandes, il faudrait livrer à cet élévateur. La Commission du blé devrait consentir à répartir ses commandes suivant les désirs des cultivateurs.

M. GLEAVE: Oui, il faudrait avoir la coopération de la Commission du blé pour que ce système fonctionne bien. Vous ne pouvez pas me demander de vous donner une formule complète pour résoudre tout le problème. Il faudrait l'étudier et obtenir toute la coopération de la Commission du blé.

M. POMMER: La Commission du blé ne répartit pas ses commandes entre les élévateurs d'un même endroit.

M. GLEAVE: Non. La Commission du blé répartit ses commandes entre les différentes compagnies et celles-ci les répartissent à leur tour à leur guise. Mais s'il y avait un système semblable, nous pourrions dire aux *United Grain Growers* à un endroit que nous demandons 40 p. 100 des wagons, disons, et que cela leur permettra d'accepter le grain livré.

M. POMMER: Une compagnie pourrait recevoir des commandes à un endroit où il n'y a pas de concurrence et les envoyer à un autre où il y en a. Les propriétaires d'élévateurs pourraient ne pas faire une distribution équitable de leurs commandes.

M. GLEAVE: Ils le peuvent déjà, n'est-ce pas?

M. MANG: Il pourrait arriver, par exemple, à un endroit où il y a trois élévateurs entre lesquels les cultivateurs ont indiqué leur choix, que sur 100 vendeurs ayant des permis, 80 décident de vendre à National ou au syndicat. Si la récolte est forte et les livraisons massives, cet élévateur se remplira, mais il y aurait les deux autres élévateurs dont les 20 clients voudraient eux aussi obtenir de l'argent. Que se passerait-il alors? L'élévateur choisi par les 80 pourrait se remplir en un ou deux jours et, alors, ils auraient fait un choix inutile car il leur faut livrer là où il ya de l'espace s'ils veulent de l'argent. Mais, naturellement, s'ils veulent attendre, peut-être arrivera-t-il 20 ou 25 wagons libres et tout s'arrangera, mais je vous indique l'une des difficultés à prévoir.

M. ARGUE: Le cultivateur pourrait livrer à n'importe lequel élévateur, mais il pourrait indiquer où il veut que les wagons soient envoyés.

M. MANG: Oui.

Le TÉMOIN: En ce qui concerne la Commission des grains, je crois devoir ajouter, en toute justice, que ses membres nous font bon accueil quand nous les rencontrons. Certaines choses laissent peut-être à désirer et nous y travaillons, mais je pense qu'en collaborant avec eux nous pouvons suivre les événements de plus près, exercer un peu plus de pression aussi tôt que le besoin s'en fait sentir et réussir ainsi sans doute à mieux satisfaire tous les intéressés.

Je persiste à dire qu'il y aurait lieu de surveiller certains élévateurs locaux de plus près à cause des distinctions injustes dont certains cultivateurs sont victimes à certains endroits. Je me rends compte que la Commission des grains est impuissante à intervenir d'une manière efficace en ce moment. Mais nous voudrions qu'il soit su et nous allons faire savoir que ces cas sont à l'étude. Si la question était éclaircie, comme il pourrait maintenant arriver, la Commission des grains serait nécessairement invitée à s'en occuper.

M. GLEAVE: Dans ce cas-ci, nous ne croyons pas que la Commission des grains ait tout fait en son pouvoir pour aller au fond de l'affaire. Nous considérons qu'elle aurait dû aller au fond de l'affaire et donner satisfaction à cet homme. S'il avait tort, alors il avait tort tout comme je disais à un agent du Pacifique-Canadien à qui nous demandions de remédier à une situation. "Qu'allez-vous faire? dit-il. J'ai l'intention d'aller jusqu'au bout". Et je lui répondis: "Fort bien. C'est ce que nous voulons que vous fassiez."

Dans l'autre cas, il s'agit d'un permis et d'une caution et je vous serais reconnaissant d'en discuter avec les membres de la Commission des grains. Il s'agit d'un cultivateur qui perdit le prix d'un plein wagon de blé. Ce cultivateur avait un permis de la Commission des grains, mais il vendit son blé comme grain de semence et ne fut pas payé par le marchand. La Commission des grains tenta d'obtenir remboursement pour lui de la compagnie qui cautionnait le marchand et constata que la caution ne s'appliquait pas à ce changement de blé parce qu'il avait été vendu comme grain de semence. Nous estimons que la caution aurait dû s'appliquer, car quand la Commission des grains accorde un permis à un marchand, la caution devrait couvrir toutes ses transactions.

La Commission des grains nous a conseillé de nous adresser à la province et nous l'avons fait, mais la province a dit qu'elle ne pouvait pas intervenir parce que c'était une question fédérale.

Le permis devrait s'appliquer à toutes les opérations régies par la Commission. Le permis devrait s'appliquer à toutes les opérations et la caution aussi.

Dans ce deuxième cas, l'homme n'avait pas de répondant et il y avait deux ou trois personnes intéressées. Nous vous serions reconnaissants de le faire observer aux membres de la Commission des grains quand ils viendront et de leur demander de prendre les mesures nécessaires pour que les pemis et les cautions protègent le marchand. Il sera peut-être trop tard quand il apprendra que sa caution ne s'applique pas.

M. NICHOLSON: Cet homme était-il au service de la *McCabe Company* quand ce grain fut acheté?

M. GLEAVE: Non. Il avait loué un local de cette compagnie.

M. NICHOLSON: Mais il avait une caution?

M. GLEAVE: Oui, comme marchand de grain. Il avait loué un local de la compagnie McCabe et il achetait des grains de semence. A cette époque, il s'en expédiait aux États-Unis à cause de la haute teneur en protéines. Il

avait loué ce local et avait établi son propre commerce. La compagnie McCabe n'avait rien à y voir. Ce ne fut vraiment la faute de personne, sauf que la caution ne couvrait pas toutes ses opérations.

Le PRÉSIDENT: Cela provient du fait que les grains de semence ne relèvent pas de la Loi canadienne sur les grains?

M. GLEAVE: Exactement; ce n'est pas une catégorie.

Le TÉMOIN: Monsieur le président, au nom du Conseil interprovincial et de mes compagnons, je désire vous remercier de nous avoir entendus et dire que s'il y a d'autres renseignements que certains d'entre vous désireraient, nous ne serons que trop heureux de vous les fournir. J'ajoute que nous avons ici un certain nombre d'exemplaires d'une brochure sur les prix paritaires et il peut s'y trouver certains points qui vous intéesseront.

Le PRÉSIDENT: Merci beaucoup.

Le Comité s'ajourne.

APPENDICE "A"

MÉMOIRE

présenté au

COMITÉ PERMANENT DE L'AGRICULTURE ET DE LA COLONISATION

par

LE CONSEIL INTERPROVINCIAL DES SYNDICATS DE CULTIVATEURS

qui comprend

Le Syndicat des cultivateurs de l'Alberta
Le Syndicat des cultivateurs de la Saskatchewan
Le Syndicat des cultivateurs du Manitoba
Le Syndicat des cultivateurs de l'Ontario
Le Syndicat des cultivateurs de la Colombie-Britannique

C'est la cinquième année de suite que le Conseil interprovincial des syndicats de cultivateurs se présente devant le Comité permanent de l'agriculture et de la colonisation de la Chambre des communes. Comme représentants de cinq groupements provinciaux de cultivateurs, nous désirons d'abord vous dire combien nous apprécions le privilège de présenter le point de vue des syndicats de cultivateurs à cette importante commission parlementaire.

Comme les précédents, notre mémoire porte principalement sur les questions dont la Chambre a confié l'étude au Comité, c'est-à-dire les problèmes d'écoulement et de transport des grains tels qu'exposés par les rapports de la Commission canadienne du blé et de la Commission des grains du Canada. Mais, pour étayer nos recommandations à l'égard de ces problèmes, nous désirons d'abord exposer en général la position économique de l'industrie agricole, puis présenter notre point de vue sur les questions à l'étude et d'autres facteurs qui leur sont étroitement reliés.

Étant donné que l'agriculture est un secteur très important de notre économie nationale, nous espérons que le Comité, en étudiant les problèmes économiques variés et complexes qu'affronte cette industrie, en particulier l'écoulement et le transport des grains, accordera une attention plus sympathique à nos plaintes ainsi qu'à nos recommandations.

Importance de l'agriculture dans notre structure économique

L'agriculture canadienne est et continuera probablement d'être la plus importante industrie du pays. Il y a quelques années, tous étaient conscients des vérités de ce genre, mais aujourd'hui il faut les répéter. L'éclat jeté par le développement rapide des industries secondaires tend à les rejeter dans l'ombre. La notion inconsciente et erronée que le Canada peut prospérer sans tenir compte de l'importance de notre industrie de base dans notre structure économique et de ses rapports avec d'autres industries est une notion trop répandue dans la société, y compris les milieux gouvernementaux.

Nous désirons donc rappeler au Comité que la puissance inhérente de production des régions agricoles constitue la plus grande ressource naturelle du pays, car *cette puissance est permanente* par opposition au fait que sont épuisables les ressources sur lesquelles sont fondées nos industries d'extraction. En plus de fournir nourriture et substance à la population grandissante du Canada, elle fournit un volume considérable de produits qui s'exportent et qui aident le pays à conserver une place de premier plan dans le domaine capital du commerce mondial.

Comme preuve de l'importance de l'agriculture dans notre vie nationale, les chargements de wagons peuvent être cités en exemple: de 1946 à 1954 inclusivement, 19·7 p. 100 des wagons canadiens furent chargés de produits agricoles. En outre, les marchandises expédiées aux fermes, machinerie, bois de construction, engrais chimiques, combustibles et autres marchandises, fourniraient un total impressionnant de chargements de wagon si cette statistique existait. On peut probablement attribuer 25 p. 100 ou plus du total des chargements de wagon au trafic agricole.

Cela démontre que la ferme n'est pas seulement un lieu de production, mais aussi un débouché pour d'autres industries. Certaines industries manufacturières doivent en grande partie leur existence au Canada à la clientèle agricole. Le cultivateur n'est pas seulement acheteur de produits de consommation, mais comme producteur, il achète aussi des matières premières et plus d'équipement que toute autre classe de la population canadienne.

Le recensement de 1951 (le dernier) révèle qu'il y a plus de 500,000 automobiles et camions et quelque 400,000 tracteurs sur les fermes canadiennes. Et la mécanisation de l'agriculture est loin d'être terminée au Canada. Le recensement de 1951 indique que, par 100 fermes au Canada, il n'y avait que 53 automobiles, 31 camions, 64 tracteurs, 14 moissonneuses-batteuses, 12 trayeuses et 32 moteurs électriques. Le vieillissement et l'usure du matériel agricole sont très rapides et, dans les circonstances normales, quand ils ont un pouvoir d'achat suffisant, les cultivateurs remplacent leur matériel tous les six ou sept ans en moyenne.

Il ne faut sans doute pas sous-estimer les possibilités de l'agriculture comme puissance d'achat sur le marché canadien et sur le marché mondial dans tous les calculs pour l'avenir, mais son importance comme industrie productrice est incalculable. D'après le magazine *Newsweek* du 14 août 1955, la population du monde au début du 19e siècle augmentait au rythme de 0·3 p. 100 par année. Aujourd'hui, elle augmente au rythme de 1 p. 100 par année. L'augmentation de la population canadienne va jusqu'à 2½ p. 100 par année.

Pour mieux comprendre jusqu'à quel point le bien-être du Canada et du monde dépend de l'agriculture et de sa puissance de production, songeons que l'on prévoit qu'en 1987 le Canada aura dix millions de bouches de plus à nourrir. En 1955, on calcule que la population du monde était de 2 milliards 800 millions et que sa population en 1987, dans 32 ans seulement, sera de 6 milliards 600 millions.

Déséquilibre de notre développement économique

Au Canada en 1955, la production, le commerce, les placements, le bâtiment, les ventes de détail et la production nationale brute ont atteint de nouveaux sommets, la production nationale brute dépassant pour la première fois les 26 milliards de dollars. L'industrie et les affaires florissent. Les villes sont prospères. Les institutions financières deviennent de plus en plus riches. La population jouit d'une norme de vie élevée. Bref, le peuple canadien jouit d'une période où tout est gonflé, les prix, les salaires, les honoraires et les profits.

Le cultivateur et sa famille sont des exceptions notables au sein de cette prospérité inouie. Parce que les prix des produits agricoles continuent de baisser depuis quelques années pendant que les frais de production du cultivateur augmentent constamment, notre industrie la plus importante, notre industrie de base subit des reculs très graves et s'en va lentement à la dérive.

La coutume désuète et déraisonnable de produire pour vendre sur le marché international et sur un marché canadien sans protection, en concurrence avec les produits protégés d'autres pays, pendant que les cultivateurs

doivent acheter des marchandises et des matériaux canadiens protégés pour faire leur travail, a créé le plus grand déséquilibre dans notre industrie agricole.

Beaucoup de Canadiens éminents, en contemplant l'année 1955 et les perspectives pour 1956, ont fait des descriptions admiratives de la prospérité et des progrès du Canada. Mais l'agriculture ne partage pas cette prospérité. Il est douteux que les cultivateurs aient jamais subi une aussi forte baisse de prix, surtout de pouvoir d'achat, que celle qu'ils viennent de subir sans que cette baisse de prix ait été accompagnée d'une baisse de leurs frais de production.

L'exemple le plus frappant de ce déséquilibre est fourni par le tableau suivant où apparaissent la baisse constante des prix du blé depuis quelques années et la baisse encore plus brutale du pouvoir d'achat d'un boisseau de blé par rapport à la période de 1935 à 1939:

TABLEAU I

Prix et pouvoir d'achat d'un boisseau de blé depuis 1945

Campagnes agricoles de	Prix moyen du boisseau de blé du Nord N° 1—Fort-William	Indice des frais de production agricole dans la Prairie	Pouvoir d'achat du boisseau de blé 1935-1939=100
1945-1946	$1.83·3	143.0	$1.28
1946-1947	1.83·3	155·0	1.18
1947-1948	1.83·3	179·6	1.02
1948-1949	1.83·3	189·5	.97
1949-1950	1.83·3	196·1	.93
1950-1951	1.85·5	215·6	.86
1951-1952	1.83·6	227·9	.81
1952-1953	1.81·7	224·7	.81
1953-1954	1.56·3	224·2	.70
1954-1955 (prix initial)	1.40	226·4	.61

(Source: *Searle Grain Bulletin*, Vol. 25, N° 14, page 2, et Vol. 25, N° 19, page 6)

C'est le tableau le plus frappant de la détérioration. Faut-il s'étonner que les cultivateurs s'alarment de leur position dans l'économie canadienne? Il n'y a eu que deux ans dans toute notre histoire, 1931 et 1932, où le pouvoir d'achat d'un boisseau de blé a été plus bas qu'aujourd'hui. C'est une preuve éloquente que les producteurs primaires du pays en sont presque réduits à la même misérable position que pendant les tristes années de 1930 et les suivantes.

La baisse déraisonnable subie par les prix du bétail depuis quatre ans apporte un autre exemple. Si on les traduit en pouvoir d'achat par rapport à l'avant-guerre, ces prix déjà si bas sombrent dans l'insignifiance.

TABLEAU II

Prix du bétail, abattoirs de Saint-Boniface, de 1951 à 1955

	1951	1955
Toutes catégories de bétail	$27.40	$13.95
Veaux, toutes catégories	32.30	18.45
Porcs, toutes catégories	30.85	22.05
Moutons, toutes catégories	28.61	15.35

Le magazine *Ontario Farm Business,* numéro de l'automne de 1955, donne un exemple de la façon dont la baisse considérable des prix du bétail a réduit le revenu annuel d'une ferme laitière moyenne en Ontario. De 77 millions de dollars en 1951, les ventes de bétail en Ontario (sans compter les exportations) ont baissé à 35 millions de dollars. Par vache vendue, c'est une baisse de $219 en 1951 à $94 en 1954. Avec un troupeau moyen d'environ 18 vaches laitières et la vente probable de trois vaches par année, la ferme qui touchait $650 en 1951 ne touchait plus que $282 en 1954. En même temps, le total des frais d'exploitation des fermes de l'Ontario passait de $357,049 en 1950 à $433,369 en 1953.

L'industrie laitière est la seule branche de notre groupe agricole qui n'ait pas eu à subir une réduction des prix de ses produits depuis quelques années, mais son revenu a baissé du fait de la baisse des prix du bœuf malgré la stabilité des prix du lait nature et du gras de beurre.

Ce déséquilibre créé par les prix d'un marché prétendu libre dans un pays où les prix des produits industriels sont protégés exerce un effet paralysant sur l'agriculture canadienne. Parce que sa destinée est liée aux prix du marché mondial pendant que des murailles douanières protègent les prix de la plupart des autres industries du pays, aucun autre secteur de l'économie canadienne n'a subi de baisse correspondante. Et même, il s'est produit une augmentation considérable des prix et des revenus de la plupart des autres industries, ce qui a entraîné une hausse constante des profits et des salaires.

L'agriculture est devenue le chaînon faible de notre économie

D'après une étude publiée par la *Financial Post* le 7 mai 1955, les revenus de 298 maisons d'affaires canadiennes en 1954 furent sensiblement les mêmes qu'en 1953. Leurs bénéfices nets réunis en 1954 n'ont été que de 0·4 p. 100 inférieurs à ceux de 1953 et leurs revenus bruts avant l'amortissement, les intérêts et les impôts avaient baissé de près de 1 p. 100 seulement. Sur les quinze principaux groupes, les sept qui affichèrent des bénéfices nets furent les pétroles, les métaux, les pâtes et papiers, les services publics, les denrées alimentaires, le bâtiment et le bois de construction. Tous ces groupes eurent en 1954 des bénéfices nets supérieurs à ceux de 1953. Seul le groupe des textiles—29 compagnies—accusait une perte nette. D'autre part, les profits nets de 17 compagnies de pâtes de bois et papiers augmentaient de 15 p. 100. A l'intérieur des groupes eux-mêmes, sept groupes avaient plus de compagnies ayant eu des profits nets que de compagnies ayant subi des pertes.

Les capitaux d'exploitation de l'ensemble des compagnies étaient beaucoup plus considérables qu'en 1953, le total augmentant de 6·2 p. 100, ceux du groupe commercial augmentant de 20·3 p. 100 et ceux du groupe financier de 18·5 p. 100.

Cinq groupes de compagnies virent leur valeur nette augmenter, ceux des métaux, des pâtes et papiers, des services publics, du bâtiment et du bois de construction. Le rendement des immobilisations du groupe des métaux augmenta de 15·15 p. 100, et celui du groupe financier, de 15·06 p. 100. Pour tout le groupe, 298 compagnies, l'augmentation du rendement fut de 8·48 p. 100.

La position financière des compagnies canadiennes en 1955 est encore plus favorable. Des chiffres publiés par le Bureau fédéral de la statistique au début de décembre révèlent que les bénéfices, avant les impôts, pendant les neuf mois terminés le 30 septembre 1955, furent de 2 milliards 200 millions de dollars, 22 p. 100 de plus que pendant la période correspondante en 1954. Déduction faite des impôts, les recettes s'établissaient à 1 milliards 200 millions,

une augmentation de 20 p. 100. Les gains dans le troisième trimestre ont été encore plus impressionnants, 34 p. 100 d'augmentation avant les impôts et 42 p. 100 d'augmentation après déduction des impôts.

Ces chiffres indiquent clairement que l'industrie a été richement servie au cours des quelques dernières années et qu'elle a atteint une position très favorable, sinon exhubérante, dans notre économie. Ses bénéficiaires ont profité de deux façons: d'abord par l'augmentation des bénéfices qui leur a valu de plus gros dividendes, ensuite par l'augmentation de la valeur des actions apportée par les gains de capitaux. Dans l'industrie sidérurgique, par exemple, les prix des actions ont augmenté de 33·2 p. 100 depuis décembre 1954 et de 95·2 p. 100 depuis décembre 1953. Les prix des actions dans la machinerie et l'équipement ont augmenté de 34·4 p. 100 depuis décembre 1954 et de 101·3 p. 100 depuis décembre 1953.

En dépit du fait que l'agriculture ne participe pas à cette spirale de prospérité, la tendance à la hausse se continue. L'hon. W. E. Harris, ministre des Finances, fait observer dans un livre blanc qu'en 1955 les prix pour les consommateurs n'avaient pas changé par rapport à l'année précédente, mais qu'il y eut une augmentation de 2 p. 100 dans l'ensemble des prix du gros et que cette augmentation recèle des hausses très fortes pour certaines des parties constituantes. Les prix des métaux autres que le fer ont accusé la plus forte augmentation, près de 18 p. 100. Les prix des matériaux industriels ont augmenté de 8 p. 100 et ceux des matériaux de construction ont augmenté de 3 à 4 p. 100.

D'après la *Financial Post* du 10 mars 1956, entre le 27 janvier et le 24 février, moins d'un mois, l'indice des prix de gros des matériaux industriels est monté de 246·0 à 249·2. Les prix de dix des trente articles de la série ont augmenté, surtout ceux de l'huile de lin, des peaux de bœuf, du cuivre et de l'étain.

Entre le 26 janvier et le 23 février, l'indice des actions ordinaires est monté de 245·6 à 252·4. Les 76 entreprises industrielles ont avancé de 253·6 à 261·8, les sept banques de 261·1 à 266·8 et les 13 services publics de 204·2 à 205·1. Les pétroles ont monté de 6·5 p. 100 et les matériaux de construction de 5·8 p. 100.

Les déclarations et paiements de dividendes des compagnies canadiennes pour le premier trimestre de 1956 ont été de $172,300,000, contre $160,000,000 pour le premier trimestre de l'an dernier, une augmentation de 7·17 p. 100. Dans la catégorie des mines, les paiements déclarés ont augmenté de 14·7 p. 100, dans le domaine financier, de 15·9 p. 100 et, dans le groupe des pétroles, de 34 p. 100.

Les travailleurs salariés du Canada ont reçu 12 milliards 800 millions de dollars en 1955, soit 7·5 p. 100 de plus qu'en 1954. Dans le groupe du bâtiment, le revenu de la main-d'œuvre a monté de 13·5 p. 100; dans la finance et les services, de 9·5 p. 100; dans les groupes distributeurs, de 6 p. 100 et, dans les industries primaires, de 3 p. 100.

Contrairement à ceux qui profitent de l'industrie, les agriculteurs se sont trouvés pris, enserrés entre la hausse des frais de production et la baisse de leurs revenus. En 1951, les cultivateurs recevraient 63 cents sur chaque dollar dépensé par les consommateurs en denrées alimentaires produites au Canada, mais cette proportion a décru et, en 1954, ils ne recevaient plus que 51 cents. En 1951, les consommateurs ont dépensé 2 milliards 649 millions de dollars en denrées alimentaires produites au Canada, et sur cette somme les cultivateurs ont reçu 1 milliard 660 millions de dollars, mais en 1954, les consommateurs ont dépensé plus de 3 milliards 66 millions de dollars et les

cultivateurs n'en ont reçu que 1 milliard 573 millions. Ainsi, en trois ans, les dépenses en vivres des consommateurs ont augmenté de 417 millions de dollars, mais la part des cultivateurs a baissé de 87 millions de dollars.

TABLEAU III

Partie du dollar du consommateur reçue par le cultivateur de 1951 à 1954
(en millions de dollars)

	1951	1952	1953	1954
Dépenses des consommateurs en nourriture produite au Canada ..	$2,649	$2,871	$2,956	$3,066
Reçu par les cultivateurs	1,660	1,612	1,545	1,573
Différence	989	1,259	1,411	1,493
Pourcentage du cultivateur	63%	56%	52%	51%

L'agriculture n'a eu aucune part de l'augmentation du produit national brut du Canada, augmentation qui a été de 5 milliards de dollars en quatre ans. Au contraire, ils ont subi une forte baisse de prix, une tragique répétition de ce qui se passa dans les premières années qui suivirent la première Grande Guerre et qui apportèrent une dépression, du chômage et des faillites. La grande majorité des exploitations agricoles sont déjà déficitaires. Elles ne peuvent payer les capitaux immobilisés et la production est invariablement défrayée par des emprunts à long terme.

Ce qui fait bien clairement apparaître combien critique et dangereuse est devenue la position économique du cultivateur canadien, c'est l'horrible fait que son revenu net n'est plus que la moitié de ce qu'il était en 1951, tandis que le rapport entre les frais de production et les revenus bruts pendant la même période a plus que doublé.

TABLEAU V

Revenus bruts et revenus nets des cultivateurs dans les provinces de la Prairie de 1951 à 1955

Années	Bruts	Nets	Rapport entre les frais d'exploitation et les revenus bruts — De plus	Pourcentage de la baisse du revenu agricole net depuis 1951 — De moins
1951	$1,359,470,000	$1,127,300,000	17·74	
1952	1,451,685,000	1,092,100,000	24·77	3·13%
1953	1,449,068,000	883,800,000	38·31	21·60%
1954	1,044,499,000	376,000,000	65·91	66·64%
1955	961,518,000	(estimé)		

Dans tout le Canada, les revenus agricoles ont encore baissé de $54,504,000 en 1955 et de $82,891,000 dans l'Ouest. La part du revenu national touchée par les cultivateurs, qui était de 11 p. 100 en 1951, a baissé jusqu'à l'inquiétant niveau de 5·6 p. 100 en 1955. Plus de 50 p. 100 des fermes occupées au Canada ont un revenu brut moyen de moins de $1,200.

Il n'y a aucune excuse dans la société moderne pour laisser naître une situation qui relègue ceux qui produisent la nourriture de la nation au rang de citoyens de deuxième classe. Une industrie qui a coûté cher, qui est mécanisée et dont le rendement est bon se trouve réduite au point où elle est devenue le chaînon faible dans notre économie.

Si cette destruction de notre plus importante industrie ne cesse pas, il s'ensuivra dans l'agriculture une crise dont toute notre économie souffrira.

Quand l'industrie de base d'un pays croule, tout le reste de l'économie croule avec. Les dépressions agricoles, ainsi qu'une amère expérience nous l'a enseigné, se communiquent rapidement aux autres secteurs de l'économie et aboutissent généralement à une grande et générale dépression économique.

Crise en perspective dans notre économie nationale

La diminution rapide du pouvoir d'achat des cultivateurs touche déjà la position économique du Canada au point que les Canadiens n'entretiennent plus leur gros train de vie qu'en hypothéquant leur avenir pour les dépenses courantes qu'ils ne peuvent payer, en vendant aux Américains leurs entreprises productrices et en réduisant leurs actifs à l'étranger.

La *Financial Post* du 18 mars 1956 révèle ce fait surprenant: "En aucune autre année les Canadiens n'ont vendu à des étrangers une aussi grande part de leur propriété dans les entreprises canadiennes. En aucune autre année l'équilibre des comptes n'a autant dépendu des mouvements courants de capitaux. La réserve de dollars américains des compagnies et des banques canadiennes était à peu près épuisée à la fin de l'année, et les avances et les retards produits par les transactions commerciales ont aidé à combler le plus gros déficit courant jamais vu."

Le compte courant, qui nous a laissé un déficit de 665 millions de dollars l'an dernier, comprend les marchandises exportées et importées, les intérêts et dividendes payés et reçus, les dépenses des touristes et les frais de transport.

Sur toute la ligne, les Canadiens ont dépensé plus qu'ils n'ont gagné. Nous avons dépensé 441 millions de dollars en voyages à l'étranger. Nous n'avons gagné que 392 millions de dollars avec les touristes. Nous avons payé 467 millions de dollars en intérêts et en dividendes à des étrangers, soit plus que jamais. Nos propres actifs à l'étranger ne nous ont rapporté que 160 millions de dollars.

Nos plus grandes extravagances ont été nos importations de marchandises. La plus grande partie des dépenses supplémentaires faites l'an dernier en machinerie neuve et en équipement a été faite à l'étranger. Le déficit commercial du Canada a été de 185 millions de dollars, le plus gros jamais vu. Notre déficit avec les États-Unis l'an dernier est venu près du niveau de crise. Il a atteint 1 milliard 30 millions de dollars.

Pour combler ce déficit, les ventes d'actions canadiennes ont atteint un nouveau sommet de 147 millions de dollars en 1955. Les transactions de valeurs à long terme avec les États-Unis ont abouti à la sortie de 36 millions de dollars. Les autres sorties de capitaux ont été d'environ 254 millions de dollars, dont la plus grande partie provenait, croit-on, des réserves de dollars américains que détenaient les compagnies et les banques canadiennes.

Dans la *Financial Post* du 14 avril 1956, a paru cette effrayante révélation: "En 1946, la dette de chaque Canadien envers les étranger était de $309. En 1954, elle était rendue à $434."

Celles de nos difficultés que nous ne pouvons pas surmonter en vendant nos actifs, nous les surmontons en hypothéquant notre avenir. Le rapport mensuel que les 10 banques ont présenté au ministre des Finance Harris le 31 octobre 1955 mentionne que les prêts courants atteignaient un total de 4 milliards 265 millions, soit 527 millions de dollars de plus qu'en octobre 1954. Les autres prêts, comme les prêts aux gouvernements provinciaux et les prêts à l'étranger, avaient aussi augmenté depuis un an.

"Les prêts généraux des banques à charte aux maisons d'affaires et au public ont augmenté de 27 p. 100 depuis un an. Depuis le 1er décembre 1955, alors que la fameuse compression du crédit était déjà commencée, les prêts ont augmenté de 460 millions de dollars, soit de près de 12 p. 100. A plusieurs reprises récemment, l'augmentation hebdomadaire est allée jusqu'à 50 millions de dollars." (*Financial Post,* 26 mai 1956.)

Les prêts hypothécaires des banques avaient atteint un nouveau sommet de 235 millions de dollars à la fin d'octobre, soit 199 millions de plus qu'en octobre 1954. Les prêts sur demande et à court terme s'élevaient à 232 millions de dollars.

En un an, le rapport entre l'encaisse des banques et leurs dépôts est passé de 8·9 p. 100 à 8·1 p. 100, venant près du minimum permis aux banques par la loi, 8 p. 100.

A la fin de mars 1956, d'après le rapport mensuel des banques à charte au ministre des Finances, les prêts courants s'élevaient au total de 4 milliards 700 millions, un nouveau sommet qui dépassait de 130 millions le total du mois précédent et de près de 992 millions, ou 26·7 p. 100, le total établi un an auparavant.

Pour accorder ces prêts et constituer leur deuxième ligne de réserves liquides sous forme de bons du Trésor, les banques à charte ont continué de vendre des obligations à court et à long termes du gouvernement fédéral. A la fin du mois, elles en détenaient $235,300,000 de moins que l'année précédente.

En mars également, les prêts aux municipalités ont augmenté de $34,700,000 sur le mois précédent et de $43,500,000 sur l'année précédente.

Un autre fait troublant concernant l'économie titubante du Canada a été mis en lumière par la *Financial Post* du 4 février 1956: depuis six ans, pouvait-on lire, le crédit aux consommateurs, y compris les comptes de crédit et les prêts personnels, a augmenté de 169 p. 100 et atteint le total de 2 milliards 212 millions de dollars.

Le crédit aux consommateurs atteignait 7 p. 100 du revenu annuel disponible des particuliers en 1949; il en atteint maintenant 12 p. 100, la plus forte proportion jamais enregistrée.

La conclusion est assez manifeste. Ces chiffres l'imposent. Nous sommes contraints de reconnaître que les Canadiens mènent un grand train de vie avec de l'argent et du temps empruntés. Il n'y a pas de jargon dans les chiffres et aucun parti politique ne peut passer l'éponge dessus.

Telles sont les conséquences du développement d'une structure économique dont le point faible est devenu notre industrie de base et qui nous fait craindre constamment que le tout ne s'écroule.

L'attitude du gouvernement

Comme pour montrer qu'il se rendait compte qu'une économie saine et prospère est impossible quand l'agriculture est déprimée par des prix qui ne couvrent pas ses frais de production, le gouvernement fédéral fit adopter en 1946 la loi sur le soutien des prix agricoles. En vertu de cette loi, l'Office des prix agricoles a le droit, avec la permission du ministre de l'Agriculture, de soutenir les prix des produits agricoles pour les garder en rapport avec les autres prix. Il est dit dans cette loi:

> L'Office doit s'efforcer d'assurer à l'agriculture des revenus suffisants et stables en favorisant l'adaptation régulière des conditions de guerre aux conditions de paix et tenter d'établir un rapport équitable entre les revenus de l'agriculture et ceux provenant d'autres occupations.

En vertu de cette loi, une somme de 200 millions de dollars est votée chaque année pour le soutien des prix. Une somme de $88,924,586 a été dépensée depuis l'adoption de la loi en 1946, y compris environ 69 millions de dollars pour combattre les effets de l'épidémie de fièvre aphteuse en 1951, ce qui ne peut pas être considéré comme soutien des prix car il s'agissait d'un cas d'urgence pour la nation.

Cette loi de 1946 pour le soutien des prix fut bien accueillie comme moyen de maintenir un juste équilibre entre les frais de production et les revenus de la ferme, de garder les prix des produits de la ferme à un niveau qui permettrait aux producteurs de continuer de produire, d'entretenir leurs fermes, de bénéficier de la hausse générale du niveau de la vie. Au contraire, les prix des œufs, du bacon, du porc et du gras de beurre sont soutenus à des niveaux inférieurs aux frais de production, tandis que la principale production agricole ne reçoit pas la moindre assistance.

Le montant que le Parlement devait voter chaque année fut considéré comme signe d'un programme ambitieux, mais en pratique les cultivateurs n'ont reçu qu'environ un pour cent de ce montant.

Le Conseil interprovincial des syndicats de cultivateurs croit que le temps est venu d'établir un juste rapport de prix et de revenus entre notre industrie de base et les autres industries en instituant un programme de prix paritaires pour les produits agricoles, tel que prévu par la loi, pour établir un juste équilibre entre les revenus de l'agriculture et ceux des autres occupations. En ce faisant, on gardera l'agriculture dans un état de stabilité qui, à son tour, empêchera les dépressions qui peuvent venir entraver le progrès économique de notre pays.

C'est seulement lorsque l'industrie la plus importante du Canada, l'agriculture, aura été mise sur un pied d'égalité économique avec les autres industries que l'on pourra prévenir de nouvelles fissures dans notre édifice économique. Ce n'est qu'en établissant un système de prix justes pour notre industrie de base que l'on pourra réaliser la solidarité économique et assurer au pays une prospérité saine et bien équilibrée pour l'avenir.

La plupart des gouvernements semblent avoir maintenant reconnu que l'instabilité des revenus agricoles est la grande cause des dépressions économiques et c'est pourquoi des programmes intégraux ou partiels de parité pour les prix des produits agricoles ont été institués dans presque tous les pays civilisés. Cela est démontré par le tableau suivant, qui donne les prix de soutien du blé dans différents pays:

TABLEAU VI

Prix de soutien du blé

Argentine	$2.72
Autriche	2.62
Belgique	2.56
États-Unis	2.24
France	2.62
Royaume-Uni	2.30
Allemagne occidentale	2.72
Norvège	3.43
Finlande	3.93
Suisse	4.19
Chili	4.50
Canada	1.40

En présence de ces chiffres, il ne fait pas l'ombre d'un doute que le gouvernement canadien est à peu près le seul gouvernement qui n'ait pas encore décidé de donner aux prix des produits agricoles, d'une façon systématique et sympathique, un soutien qui fasse des cultivateurs des participants égaux de la prospérité générale de la nation. Au lieu de le faire, en appliquant sa propre loi du soutien des prix des produits agricoles, le gouverne-

ment abandonne les cultivateurs à la loi inexorable de l'offre et de la demande et aux forces qui les terrassèrent après la première Grande Guerre et provoquèrent la dépression qui suivit.

A moins que des mesures positives et énergiques ne soient prises immédiatement, les conséquences seront probablement désastreuses pour les cultivateurs et tous ceux qui dépendent, directement ou indirectement, de la prospérité de l'agriculture. Il y a longtemps qu'on aurait dû établir un système de soutien des prix pour maintenir notre industrie de base en équilibre avec le reste de l'économie.

Presque tous les autres pays du monde ont découvert qu'il n'y a rien de bon à attendre à notre époque moderne du vieux système qui consiste à laisser l'économie nationale s'effondrer parce que les prix des produits agricoles sont inférieurs aux frais de production. Ils ont trouvé des moyens pour garantir à leurs producteurs primaires une juste part du revenu national.

Le Canada, lui aussi, doit changer de politique et s'adapter à la pensée moderne et aux changements qui se font dans le monde. Il faut améliorer la position financière des cultivateurs canadiens afin qu'ils puissent acheter les marchandises et les services produits fournis par les salariés.

Le coût d'un programme semblable devrait être considéré comme un bon placement à l'avantage à la fois social et économique d'une économie prospère et stable.

Il faut un système de prix paritaires

Le Conseil interprovincial des syndicats de cultivateurs croit que le Canada devrait adopter un système national de prix paritaires qui établisse une juste relation entre les prix des produits agricoles et les autres prix. Il faut que le gouvernement fédéral prenne des mesures positives pour relever les prix de base des produits agricoles, et particulièrement de la partie de notre production vendue sur le marché canadien et consommée au Canada, et les porter à un niveau qui soit directement en rapport avec les prix courants des autres marchandises et des services au Canada.

Quant au blé vendu au Canada, nous recommandons à ce comité parlementaire que le prix du blé destiné à la consommation au Canada soit porté par la Commission canadienne du blé au niveau paritaire de $2.20 le boisseau pour le nº 1 du Nord à Fort-William, ou à tout autre niveau plus élevé qui soit équivalent par rapport aux marchandises et aux services que les cultivateurs doivent acheter.

Les membres du Comité savent fort bien que pendant des années, avant et après la guerre, le blé destiné à la consommation canadienne s'est vendu à des prix sensiblement inférieurs aux prix qu'on pouvait obtenir à l'étranger. C'était une colossale injustice imposée aux producteurs de blé par la politique du gouvernement. La politique du gouvernement les forçait à subventionner l'industrie de la meunerie en lui fournissant du blé bon marché sans que le peuple canadien en ait le moindre bénéfice.

Et donc, maintenant que les revenus dérivés du blé ont subi une forte réduction, il nous semble qu'il serait raisonnable de porter à un niveau suffisant le prix du blé destiné à la consommation canadienne. Étant donné qu'une augmentation de 40 cents le boisseau n'augmenterait le prix de la farine entrant dans une miche de pain que de 0.54 cent, un peu plus qu'un demi-cent, cette demande légitime devrait être accordée immédiatement.

La même politique devrait être appliquée aux autres principaux produits, comme les céréales secondaires, le bétail, le porc, la volaille et les œufs, le beurre et le fromage, ainsi que les fruits. L'établissement immédiat de prix justes pour tous les produits agricoles est indispensable, à notre avis, pour sauver notre industrie de base, et avec elle notre économie tout entière, d'un autre effondrement total. Ce n'est pas avec des expédients que l'on résoudra l'énigme de cette détérioration économique; ils ne feraient que

reculer l'échéance et rendre plusieurs fois plus redoutables les effets de la catastrophe éventuelle.

Il est urgent d'accorder une attention particulière à la ferme familiale, car elle constitue la charpente de notre économie agricole. L'avenir de la ferme familiale dépend de l'établissement d'un système de prix paritaires. Il nous faut conserver la ferme familiale à tout prix pour échapper à la rançon que doivent payer d'autres pays où l'on a fait disparaître la valeur fondamentale de la vie rurale et fait naître un régime voisin de l'esclavage en établissant de grandes exploitations agricoles sous prétexte de rendre la production plus économique.

Cependant, la question des prix paritaires est encore obscurcie dans notre pays par toutes sortes d'éléments de confusion. On la débat avec la même farouche énergie que les savants débattaient autrefois la forme de la terre et que les théologiens débattaient l'ascendance de l'homme. Mais les esprits chercheurs ne tarderont probablement pas à découvrir quel précieux stabilisateur économique il y a là, et beaucoup d'esprits chercheurs sont déjà au travail.

Réforme du mode d'écoulement de la Commission canadienne du blé

La Commission canadienne du blé a brillamment pris l'initiative dans le domaine de l'écoulement des céréales et nous sommes réjouis de voir que les ventes ont augmenté au cours des derniers mois. Mais, dans l'intérêt de toute l'économie nationale, il faut que le blé soit dirigé vers la consommation en plus grandes quantités et à de justes prix. Si la méthode actuelle n'y parvient pas, il faut en adopter une nouvelle pour que les plus précieuses ressources de notre pays en nourriture deviennent un bienfait au lieu de nous être à charge.

A l'exception des quelques derniers mois, les exportations de blé de la Prairie ont constamment diminué depuis la campagne agricole de 1952-1953, alors qu'elles atteignirent un total de 385,527,000 boisseaux. Au cours de la campagne de 1954-1955, les exportations tombèrent à 251,800,000 boisseaux. Les exportations d'orge canadienne, qui avaient atteint un sommet de plus de 118 millions de boisseaux en 1952-153, tombèrent à 77 millions de boisseaux en 1954-1955.

Cette tendance à la baisse de nos exportations est principalement due, croyons-nous, à la politique commerciale de notre propre gouvernement qui, par le tarif douanier et les restrictions commerciales, limite la quantité de marchandises qui entre au Canada et empêche ainsi les pays concernés d'acheter nos produits agricoles. Le tableau suivant permet de comparer les droits de douanes que le Canada applique sur certaines marchandises britanniques et ceux que les États-Unis leur appliquent:

TABLEAU VII

Tarifs douaniers des États-Unis et du Canada
(nation la plus favorisée)

	États-Unis	Canada
Bicyclettes	11¼-22⅓%	25%
Réfrigérateurs	13¾	20
Dactylotypes	En franchise	20
Automobiles	10	17½
Radiorécepteurs	12½	20
Céréales	5	20
Pièces moulées en fer malléable	10	20
Chaussures	5	17½

(Du magazine *Business Week*, numéro du 3 décembre 1955, page 112, dans l'article intitulé "Canada—Building a Nation in the Shadow of a Giant")

Comme premiers pas en vue de surmonter le problème que présente actuellement la recherche de débouchés pour le blé, nous présentons les recommandations suivantes à la Commission canadienne du blé ainsi qu'au gouvernement:

A. Établir un prix minimum pour le blé exporté en relevant le paiement initial jusqu'à un niveau qui ait un juste rapport avec les frais de production. Presque tous les autres pays exportateurs de blé subventionnent leurs producteurs de blé, et 95 pour cent de la production mondiale de blé est subventionné d'une façon ou d'une autre. Cela veut dire que les cultivateurs canadiens ont pour concurrents les trésors des nations exportatrices.

B. Adopter une politique de vente plus agressive. Que le gouvernement et la Commission canadienne du blé appliquent un programme dynamique pour stimuler les ventes en acceptant les devises locales, dont on pourra se servir pour importer de ces pays et en procédant par troc ou par octroi de crédit là où c'est nécessaire.

C. Que le gouvernement ait recours à tous les moyens dont il dispose pour conserver les débouchés actuels des céréales canadiennes et des autres surplus agricoles en transformant progressivement notre politique commerciale fédérale, en important des produits différents, en achetant plus des pays qui achètent de nous en retour et en abandonnant les barrières douanières artificielles.

Plus d'entrepôts pour le grain

Étant donné que les entrepôts regorgent actuellement et que des frais d'entreposage élevés constituent un fardeau à peu près intolérable pour les producteurs, nous sommes reconnaissants de ce que le gouvernement ait décidé de payer les frais d'entreposage quand ils dépassent une surestarie normale.

Cependant, vu qu'il est clair qu'il faudrait plus d'entrepôts permanents pour recevoir même une récolte normale de grain, la question de savoir quand l'on construira les nouvelles installations requises pour entreposer le grain demeure sans réponse.

Ce n'est pas la première fois, il ne faut pas l'oublier, que des stocks de grain se sont accumulés jusqu'au point de rendre nos installations incapables de suffire à la tâche. En 1941, 1942 et 1943, nous affrontions une situation semblable et le problème ne fut résolu que par la formidable demande pour les céréales panifiables qui suivit la deuxième Grande Guerre.

Nous recommandons fortement que les entrepôts supplémentaires requis soient construits par le gouvernement fédéral, car il peut obtenir l'argent nécessaire à un loyer plus bas que ne le peuvent les entreprises qui s'occupent de garder les grains. Les grains placés là pourraient être considérés comme gardés en réserve en prévision de récoltes déficitaires, car nous estimons que le Canada devrait prendre les mesures nécessaires pour assurer des livraisons normales à nos clients quand les récoltes sont faibles.

Nous croyons aussi qu'il faudrait construire d'autres entrepôts afin que les installations normales que nous avons pour l'entreposage et la manutention des grains soient laissées libres de jouer le rôle auquel elles sont destinées, qui est de recevoir le grain du producteur et de l'acheminer vers les différents points d'expédition sur les côtes et dans l'intérieur. Si l'on faisait cela et si les installations normales étaient libérées de leur encombrement actuel, le cultivateur se trouverait de nouveau en mesure de provoquer la concurrence, comme avant l'encombrement actuel. Si l'on constate que cela est impossible, alors il faudrait encourager les cultivateurs à augmenter leurs propres moyens d'ensilage, et cela en payant l'entreposage du grain gardé sur les fermes.

Système permanent d'avances sur les grains

Bien qu'il y ait plusieurs sujets de grave inquiétude pour les cultivateurs et pour d'autres dans l'état actuel du commerce des grains, nous désirons profiter de l'occasion pour répéter que nous approuvons de tout cœur la nouvelle convention internationale du blé, et le principe d'écoulement bien ordonné par l'entremise de la Commission canadienne du blé, qui comporte des mesures comme le contingentement des livraisons permises aux producteurs.

Cependant, il y a des améliorations et des changements qui sont nécessaires et qui, croyons-nous, méritent un examen immédiat et des décisions favorables. Il y a certaines de ces questions qui relèvent directement de la Commission du blé elle-même. D'autres appartiennent sans doute à la catégorie des questions de politique générale qui doivent inspirer des recommandations de ce comité agricole au gouvernement.

Depuis plusieurs années, on éprouve de plus en plus le besoin d'un système quelconque pour financer dans l'intervalle les cultivateurs qui éprouvent des embarras financiers après avoir fait une bonne récolte de grain. Comme solution du problème, le Conseil interprovincial des syndicats de cultivateurs a fortement recommandé au cours du mois dernier un système d'avances sur le grain entreposé sur les fermes. Ces avances seraient accordées par l'organisme qui écoule nos grains et le gouvernement fédéral absorberait les intérêts et les frais administratifs. Vu que les cultivateurs n'ont pas pu écouler leurs récoltes par les voies régulières, ils pourront de cette façon obtenir l'argent nécessaire pour garder leur ferme en marche.

Le gouvernement fédéral a préféré donner aux cultivateurs le privilège d'emprunter des banques jusqu'à concurrence de $1,500 à 5 p. 100. Nous croyons que l'autre solution eût été plus satisfaisante pour les cultivateurs et qu'il ne faudrait pas leur demander de payer des intérêts sur leurs propres salaires. Nous demandons donc au Comité de préconiser un système permanent d'avances aux cultivateurs qui, sans qu'il en soit de leur faute, ne peuvent pas vendre leur grain.

Enquête sur la manutention et la classification des grains

Vingt-cinq ans se sont écoulés depuis la dernière enquête approfondie sur la manutention et la classification des grains ainsi que sur toutes les autres questions relevant de la Loi canadienne sur les grains. De grands changements se sont produits au cours de cette période dans les méthodes de manutention. En outre, il existe parmi les cultivateurs le sentiment que l'administration de cette loi, qui fut passée pour les protéger, favorise aujourd'hui les compagnies de grain. C'est pourquoi nous estimons qu'il faudrait charger une commission royale d'enquêter sur tous les aspects de la manutention des grains. Les conclusions de cette enquête devraient inspirer les modifications nécessaires dans la loi sur les grains pour qu'elle joue le rôle qui lui était destiné quand elle fut adoptée.

Voici certains des sujets de mécontentement relevés par les syndicats de cultivateurs:

a) Les excédents des élévateurs ruraux

Dans le passé, nous avons observé qu'il répugnait à la Commission des grains de fournir des renseignements complets sur les catégories de grain que les différentes compagnies reçoivent dans les élévateurs ruraux et sur les quantités de chaque catégorie qui en sortent, y compris l'état des grains, ce qui nous interdit de vérifier les excédents pour chaque catégorie.

Pour avoir un tableau complet du total des excédents de grain, il serait nécessaire de faire des calculs qui révéleraient, croyons-nous, une perte

encore plus grande pour les producteurs sous forme d'excédents de blé de qualité supérieure, et il faudrait ajouter à cela les excédents, pesanteurs et catégories, des céréales secondaires manipulées.

Nous avons aussi protesté contre le fait que, dans son rapport annuel, la Commission des grains ne donne les déficits ou les excédents de poids que pour les principales catégories de blé. Nous aimerions que le rapport fournisse des données complètes sur les excédents ou les déficits pour toutes les catégories de blé, depuis le N° 1 jusqu'au blé à provende, y compris le blé coriace et le blé humide.

Nous accordons que la situation en ce qui concerne les excédents s'est améliorée en général depuis que nous avons mis cette question à l'étude, mais les producteurs de grain sont encore fortement d'avis qu'il faudrait modifier la loi pour donner à la Commission des grains le pouvoir de confisquer les excédents aux élévateurs locaux ainsi qu'aux élévateurs terminus, et pour que le produit des excédents aux élévateurs locaux et aux élévateurs terminus soit restitué aux producteurs par l'entremise de la Commission du blé.

b) Répartition des wagons

Les cultivateurs aimeraient qu'on établisse un système efficace qui leur permette de livrer leur grain à l'élévateur de leur choix. Il faudrait donc une disposition dans la Loi canadienne sur les grains spécifiant qu'ils peuvent indiquer leur préférence en remplissant leur demande de permis de livraison à l'élévateur de leur choix. De son côté, la Commission du blé devrait être autorisé à régler le cycle annuel de la répartition des wagons d'après les quantités de boisseaux assignés à chaque élévateur sur les permis.

c) Points de livraison

Les cultivateurs préfèrent sans doute que les livraisons de grain soient contingentées quand il y a congestion, mais ils estiment qu'une enquête serait requise sur toute la question, et qu'aux endroits où il n'y a qu'un seul élévateur au moins, il devrait être établi d'autres points de livraison. Limiter un producteur à un seul élévateur, c'est le mettre à la merci de l'agent, d'autant plus que les dispositions de la Loi canadienne sur les grains relatives aux catégories et au dockage cessent à peu près de jouer là où il y a congestion. Les cultivateurs croient qu'il faudrait instituer des méthodes pour faire un meilleur usage de l'espace dans les élévateurs ruraux et que d'autres points de livraison seraient utiles à ce sujet. Nous estimons aussi que le second point de livraison n'entraînerait aucune complication administrative.

d) Classification des criblures

Nous sommes heureux de l'amélioration que la Commission des grains a apportée en insistant pour que les criblures à provende expédiées dans l'Ouest soient de bonne qualité et en exigeant que les criblures N° 1 contiennent 35 p. 100 d'autres grains. Cependant, les syndicats de cultivateurs croient que les criblures à provende devraient être classifiées selon l'analyse de leur composition, de façon que les éleveurs sachent ce qu'ils obtiennent et sachent si cela répond à leurs besoins. De plus, nous croyons qu'il devrait être interdit de mélanger des criblures avec du grain à provende pour les revendre dans l'Est.

Nous recommandons en outre que toutes les criblures à provende deviennent la propriété de la Commission du blé et que le produit net de leur vente soit distribué aux cultivateurs.

Nous recommandons aussi une fois de plus que la juridiction de la Commission des grains soit étendue pour qu'elle examine gratuitement les grains quand des cultivateurs qui achètent des grains à provende dans l'Est le demandent. De cette façon les acheteurs de l'Est seraient assurés du maintien des catégories.

e) Frais de détournement

Les syndicats de cultivateurs sont fortement convaincus que les frais de détournement imputés aux grains ne sont pas justifiés, surtout à l'heure actuelle, car les compagnies ont constamment plus de grain aux têtes de ligne qu'elles ne peuvent en prondre. Les cultivateurs considèrent les frais de détournement comme une taxe illégale sur leur grain, taxe perçue par les compagnies d'élévateurs pour des services qu'elles ne rendent jamais.

f) Éclaircissement nécessaire: "l'espace disponible"

L'éclaircissement de la Loi canadienne sur les grains devient nécessaire par suite de la décision rendue il y à deux ans par la Commission des grains dans l'affaire Brancepeth. L'existence de la Commission du blé et les dispositions de la Loi canadienne sur les grains obligent un cultivateur à livrer son grain aux agents de la Commission, qui sont en pratique les agents des élévateurs locaux. Mais il faudrait une disposition dans la loi pour obliger les agents à accepter et à acheter tout le grain qui leur est offert pourvu qu'ils aient de l'espace disponible et pourvu que le grain offert soit en bon état et susceptible de le demeurer.

Compte tenu de ces exceptions, la loi devrait être rendue très explicite et ne laisser aucun doute quant aux responsabilités de l'agent d'élévateur local sur ce point. L'article touchant "l'espace disponible" devrait être éclairci en raison des conditions actuelles.

Importations agricoles

Nous recommandons fortement au Comité de bien examiner les effets que produisent sur les cultivateurs canadiens les fortes importations d'œufs, de volailles, de viandes, de bétail et de produits animaux, non seulement du point de vue du total des approvisionnements et de l'espace disponible dans les entrepôts, mais surtout du point de vue de la baisse de revenus que l'avilissement des prix entraîne pour les producteurs canadiens.

Normes de classification

Les producteurs sont très mécontents de la classification des volailles. Ce mécontentement n'est pas attribuable, selon nous, à un manque de confiance à l'égard des classificateurs du gouvernement, mais plutôt à l'absence de normes claires et nettes qui permettraient aux classificateurs de mieux faire leur travail.

Nous demandons que les normes de classification, leur interprétation et leur application sur le plan du producteur soient examinées de très près.

Conférence sur l'écoulement des produits agricoles

Pour conclure, il est peut-être à propos de rappeler au Comité que, dans toute l'histoire de l'humanité, chaque fois qu'une civilisation a refusé de s'adapter au progrès cette civilisation a péri. Aujourd'hui, nous sommes au milieu de grands changements économiques dont les agriculteurs souffrent plus que d'autres groupes à cause de leurs effets sur l'écoulement, les prix et les revenus.

Nous nous débattons encore pour conserver une politique commerciale désuète et notre commerce extérieur est déséquilibré. En regard du déficit de 1 milliard 30 millions de dollars avec les États-Unis, le Canada a un surplus de 348 millions de dollars avec le Royaume-Uni en 1955. Il va sans dire que le Royaume-Uni ne peut pas continuer ainsi d'acheter de nous beaucoup plus qu'il nous vend. Nos importations continuent de dépasser nos exportations. En plus du déficit inoui de 665 millions de dollars que nous a laissé le compte courant en 1955, le commerce extérieur du Canada a accusé un déficit total

de $225,200,000 pendant le premier trimestre de 1956, neuf fois plus que le déficit de $24,100,000 laissé par la période correspondante en 1955.

Notre mode de distribution ne s'est pas raffiné à mesure qu'augmentait notre puissance de production. L'écoulement de ce qu'on appelle les surplus est sans doute le grand problème et c'est un problème qu'il faut résoudre d'une façon pratique et satisfaisante.

D'après la revue mensuelle du blé publiée par le Bureau de la statistique le 19 mai 1956, les exportations de blé du Canada pendant les huit premiers mois de la campagne agricole en cours ont été de 157,600,000, moins que jamais depuis cinq ans, tandis que les États-Unis ont accentué leur avance comme premier pays exportateur du monde.

Les expéditions de tous les principaux pays exportateurs ont baissé au cours de cette période de huit mois, mais ce sont celles du Canada qui ont fléchi le plus. Les exportations du Canada ont diminué de 15,100,000 boisseaux par rapport à la même période l'an dernier et il faut remonter à 1950-1951 pour trouver un total plus bas, 135,900,000.

Les États-Unis conservent leur place comme principal pays exportateur, ayant expédié 180,800,000 boisseaux au cours des huit mois, seulement 7,300,000 de moins que l'an dernier.

Les stocks exportables du Canada, c'est à dire le report, s'élevaient à 676,200,000 boisseaux le 1er avril, 578,080,000 de plus que l'an dernier. Cela indique qu'il y aura un report exceptionnellement considérable à la fin de la présente campagne agricole le 31 juillet, ajoute le rapport. L'an dernier, le report fut de 499,700,000 boisseaux.

Le Conseil interprovincial des syndicats de cultivateurs est bien convaincu que la politique qui consiste à attendre les événements remonte à une époque depuis longtemps révolue. Nous recommandons donc fortement au Comité, comme l'une des premières mesures nécessaires pour trouver une solution à des problèmes qui s'aggravent sans cesse, la convocation prochaine d'une conférence sur l'écoulement des produits agricoles à laquelle le gouvernement fédéral et les gouvernements provinciaux ainsi que les associations agricoles seraient invités. Il est grand temps que nous nous rencontrions pour élaborer un programme d'ensemble touchant l'écoulement et les prix des produits agricoles.

Il est positivement inhumain de laisser une industrie suffoquer au sein d'une abondante production. Un programme bien conçu pour l'écoulement régulier et pour les prix rendrait fortes et stables les familles agricoles, non seulement celles d'aujourd'hui, mais aussi celles de l'avenir. Nous garantissons que toute initiative dans cette voie recevra l'appui et la coopération de notre groupement, qui s'étend de l'Ontario à la côte du Pacifique.

Nous espérons obtenir le concours de votre précieux comité pour la convocation d'une conférence et pour l'institution d'un programme bien conçu qui donne à l'agriculture l'assurance de pouvoir exister sur un pied d'égalité avec tous les autres secteurs de notre économie nationale.

Le tout respectueusement présenté par le

CONSEIL INTERPROVINCIAL DES SYNDICATS DE CULTIVATEURS

Ottawa, le 28 juin 1956.

CHAMBRE DES COMMUNES

Troisième session de la vingt-deuxième Législature
1956

COMITÉ PERMANENT

DE

L'Agriculture et de la Colonisation

Président: M. RENÉ-N. JUTRAS

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 5

Rapport de la Commission canadienne du blé pour la campagne de 1954-1955

SÉANCE DU MARDI 3 JUILLET 1956

TÉMOINS:

M. George McIvor, commissaire en chef, et M. C. B. Davidson, secrétaire, tous deux de la Commission canadienne du blé.

EDMOND CLOUTIER, C.M.G., O.A., D.S.P.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1956.

76345—1

COMITÉ PERMANENT
DE
L'AGRICULTURE ET DE LA COLONISATION

Président: M. René-N. Jutras,
et Messieurs

Anderson
Argue
Batten
Blackmore
Boucher (*Châteauguay-Huntingdon-Laprairie*)
Bruneau
Bryce
Cardiff
Charlton
Clark
Decore
Demers
Deslières
Diefenbaker
Dinsdale
Fontaine
Forgie
Gingras
Gour (*Russell*)
Harkness
Harrison
Huffman
James
Kickham
Kirk (*Antigonish-Guysborough*)
Laflamme
Leboe
Légaré
Lusby
Mackenzie
MacLean
Mang
Massé
Matheson
McBain
McCubbin
McCullough (*Moose-Mountain*)
Ménard
Michaud
Montgomery
Murphy (*Westmorland*)
Nicholson
Perron
Pommer
Proudfoot
Purdy
Quelch
Roberge
Robinson (*Bruce*)
Schneider
Smith (*Battle-River-Camrose*)
Stanton
Thatcher
Tucker
Villeneuve
Weselak
White (*Middlesex-Est*)
White (*Waterloo-Sud*)
Zaplitny—60.

Secrétaire du Comité,
E. W. INNES.

Nota—Le nom de M. Castleden est substitué à celui de M. Bryce après la séance du matin.

ORDRE DE RENVOI

MARDI 3 juillet 1956.

Il est ordonné—Que le nom de M. Castleden soit substitué à celui de M. Bryce sur la liste des membres dudit Comité.

Le greffier de la Chambre,
LÉON-J. RAYMOND.

76345—1½

PROCÈS-VERBAL

MARDI 3 juillet 1956.

(9)

Le Comité permanent de l'agriculture et de la colonisation se réunit à 10 heures et demie du matin, sous la présidence de M. René-N. Jutras.

Présents: MM. Argue, Batten, Blackmore, Charlton, Deslières, Dinsdale, Harkness, Harrison, James, Jutras, Kickham, Légaré, MacKenzie, Mang, Massé, Matheson, McBain, McCubbin, McCullough (*Moose-Mountain*), Ménard, Nicholson, Pommer, Purdy, Quelch, Roberge, Robinson (*Bruce*), Schneider, Stanton, Tucker et Weselak.

Aussi présents: Le très honorable C. D. Howe, ministre du Commerce.

De la Commission canadienne du blé: M. George McIvor, commissaire en chef et M. C. B. Davidson, secrétaire.

Le Comité examine le rapport de la Commission canadienne du blé pour la campagne de 1954-1955.

M. McIvor fait l'exposé succinct de chacun des articles du rapport de la Commission au fur et à mesure de leur examen et est interrogé à leur sujet.

Les articles suivants de la Partie I du rapport sont approuvés:

1. Observations générales sur la campagne de 1954-1955.
2. Développement de la production et approvisionnements du Canada.
3. Législation.

A une heure, la séance est suspendue jusqu'à trois heures de l'après-midi le même jour.

(10)

REPRISE DE LA SÉANCE

La séance est reprise à trois heures sous la présidence de M. René-N. Jutras.

Présents: MM. Argue, Blackmore, Castleden, Charlton, Dinsdale, Gour (*Russell*), Harkness, Huffman, James, Jutras, Kickham, Légaré, Mang, Massé, Matheson, McCullough (*Moose Mountain*), Ménard, Nicholson, Pommer, Purdy, Quelch, Roberge, Robinson (*Bruce*), Schneider, Tucker, Weselak et Zaplitny.

Aussi présents: Les mêmes qu'à la séance du matin.

Le Comité reprend l'examen du rapport annuel de la Commission canadienne du blé pour la campagne de 1954-1955. M. McIvor et M. Davison répondent aux questions qui leur sont posées.

Les articles suivants de la Partie I du rapport sont approuvés:

4. Transport.
5. Contingents de livraison.
6. Régime d'expédition.
7. Entente relative à la manutention.

A 5 heures, le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau le mercredi 4 juillet à 10 heures et demie du matin.

Le secrétaire du Comité,
E. W. Innes.

TÉMOIGNAGES

Le 3 juillet 1956,
10 heures et demie du matin.

Le PRÉSIDENT: La séance est ouverte. Je prierai M. McIvor et M. Davidson de s'approcher.

Messieurs, nous avons ici ce matin le président et le secrétaire de la Commission canadienne du blé que je n'ai pas besoin de vous présenter. Il y a aussi dans la salle des représentants des trois syndicats, qui suivront nos délibérations: M. Lamont, de la *Northwest Line Elevator Association*, que vous connaissez tous aussi pour l'avoir vu aux séances antérieures du Comité; un représentant de la *United Grain Growers* et M. E. S. Russenholt, secrétaire des *Canadian Wheat Pools*. Ces messieurs sont reconnaissants au Comité d'avoir bien voulu les prévenir et sont tout disposés à lui prêter leur concours s'il le désire. Ils n'ont aucune demande officielle à formuler, mais ils sont à la disposition du Comité pour lui fournir toute l'aide dont celui-ci pourrait avoir besoin.

S'il n'y a pas de sujet nouveau à soulever, nous passerons à l'étude du rapport. Suivant la méthode habituelle, nous examinerons chaque article à tour de rôle. Je ne sais pas si le président de la Commission a quelques remarques à faire. Peut-être a-t-il quelques observations d'ordre général à présenter?

M. George McIvor, président de la Commission canadienne du blé, est appelé:

Le TÉMOIN: Monsieur le président, messieurs les membres du Comité de l'agriculture, la Commission apprécie hautement encore une fois l'occasion qui lui est offerte de se présenter devant vous. Cette année, qui est notre neuvième campagne, on a pensé que les autres membres, M. McNamarra et M. Robertson, devraient rester à Winnipeg pour s'occuper des problèmes journaliers. M. Riddell est actuellement en vacances. M. Davidson, notre secrétaire, et moi-même traiterons donc d'abord du rapport principal de la Commission pour la campagne de 1954-1955 et ensuite du rapport supplémentaire pour la même campagne.

Je crois comprendre, monsieur le président, que vous désirez, comme à l'habitude, que nous examinions le rapport article par article et que nous répondions ensuite aux questions qui pourront nous être posées à leur sujet.

Le PRÉSIDENT: J'ajouterai, monsieur McIvor, que nous vous serions reconnaissants de bien vouloir combiner les deux rapports, le rapport principal et le rapport supplémentaire, au fur et à mesure des délibérations.

Le TÉMOIN: Je doute que ce soit possible, monsieur le président. Si vous voulez bien me le permettre, je crois que vous serez obligés de faire l'examen complet du rapport principal avant d'aborder le rapport supplémentaire.

Le PRÉSIDENT: Très bien.

Le TÉMOIN: Le premier article de la Partie I du rapport, intitulé: "Observations générales", signale que la production mondiale du blé en 1954 a été quelque peu inférieure à celle de l'année précédente.

La production européenne a presque atteint celle de l'année précédente: de plus petites récoltes en Autriche, Allemagne occidentale, Grèce et Italie ont été compensées par de plus grosses en France, Irlande, Hollande, Espagne, Suisse et d'autres pays. En Asie, la production du blé s'est bien maintenue. On peut en dire autant de l'Afrique du Nord et aussi de l'Amérique du Sud où l'Argentine a eu une récolte surabondante.

La production nord-américaine a accusé une diminution d'environ un demi-milliard de boisseaux comparativement à l'année précédente, soit plus que la diminution globale de la production mondiale. Par suite de rendements bien inférieurs dans les provinces de l'Ouest, le Canada n'a récolté que 309 millions de boisseaux comparativement à 614 millions l'année précédente. Aux États-Unis, une sensible diminution dans les emblavures a abaissé le chiffre de la production du blé à 970 millions de boisseaux, au lieu de 1,169 millions l'année précédente. La production de l'Australie s'est élevée à 167 millions, au lieu de 198 millions. La récolte de l'Argentine a été évaluée à 283 millions de boisseaux comparativement à 228 millions en 1954-1955.

Le commerce mondial d'exportation du blé et de la farine s'est accru modérément, atteignant approximativement 943 millions de boisseaux, comparativement à 869 millions l'année précédente. Le rapport signale que bien que l'ensemble du commerce d'exportation se soit accru, sa direction a d'autre part changé. Les importations globales du blé du Japon et des autres pays de l'Extrême-Orient ont diminué, mais ces diminutions ont été plus que compensées par une sensible augmentation dans l'ensemble des importations des pays d'Europe. Les importations globales de l'Amérique centrale et de l'Amérique du Sud, de même que celles des pays d'Afrique, sont demeurées à peu près les mêmes que l'année précédente.

Tous les autres principaux pays exportateurs de blé, y compris la France, ont profité des nouveaux débouchés disponibles en Europe. Ce qui a contribué le plus à l'augmentation de la demande en Europe, c'est la piètre qualité de la récolte européenne de 1954, qui, en dépit du fort volume de la production, a nécessité l'addition d'une grosse quantité de blé de l'extérieur pour les fins de mouture. Plusieurs pays d'Europe avaient largement épuisé leurs réserves de blé au cours de la campagne précédente.

Par suite de la très forte concurrence des blés de basse qualité et surtout de la politique de liquidation intensive des États-Unis, la part du Canada dans le commerce mondial du blé en 1954-1955 s'est trouvée diminuée. En 1954-1955, nos exportations de blé (y compris la farine) se sont chiffrées à 252 millions de boisseaux, soit un peu moins que les 255 millions de 1953-1954. Les États-Unis ont exporté 274 millions de boisseaux, comparativement à 217 millions l'année précédente. Les exportations d'Australie se sont élevées à 86 millions de boisseaux, comparativement à 64 millions en 1953-1954 et celles de l'Argentine, à 133 millions, au lieu de 108 millions l'année précédente.

Le PRÉSIDENT: A-t-on des questions à poser sur cet article général?

M. Argue:

D. Monsieur McIvor, vous avez signalé que le commerce mondial d'exportation du blé et de la farine s'est accru de 869 millions à 943 millions de boisseaux et qu'en dépit de cette augmentation, la part du Canada a fléchi, tandis que celle des États-Unis passait de 217 à 274 millions de boisseaux: celle de l'Australie, de 64 à 86 millions de boisseaux et celle de l'Argentine, de 108 à 133 millions de boisseaux. Serait-il juste de dire que si le Canada a été incapable de profiter de l'expansion des débouchés mondiaux, c'est parce que la Commission canadienne du blé se trouve dans une position désavantageuse par rapport aux systèmes d'écoulement d'autres pays, du fait que le Canada n'a qu'un mode essentiel de vente, qui est la vente moyennant paiement en devises appréciées, tandis que d'autres pays ont, outre ce mode d'écoulement, une politique de troc ou d'échange direct de marchandises, de crédit, de soi-disant dons et le reste?—R. Je ne pense pas qu'il soit juste de décrire la situation exactement de cette façon. Il faut considérer chaque pays en particulier, chaque exportateur qui est un concurrent. Il n'y a pas de doute que ce qui a le plus contribué à accélérer les exportations des États-Unis, c'est en partie leurs différentes formes de dons. Vous savez qu'ils ont trois différents modes d'écoulement: le premier consiste à fournir du blé en échange des devises du pays importateur, lesquelles devises sont utilisées dans le pays en question pour certaines entreprises, bien souvent des installations militaires; le deuxième consiste à fournir du blé à titre de secours à des pays complètement déficitaires dont les habitants seraient autrement astreints à de très basses rations et le troisième, qui consiste à livrer du blé en échange de certains genres de produits, généralement des minéraux, qui sont importés aux États-Unis.

Quant à l'Argentine, son commerce s'est effectué jusqu'ici en grande partie sous forme de troc. Je veux dire par là l'importation de marchandises de certains pays, qui, d'après les ordres, doivent être utilisées en Argentine. Si je comprends bien, il en résulte que les consommateurs n'ont guère le choix en ce qui concerne l'achat de quelques-unes de ces marchandises.

Pour ce qui est de l'Australie, son augmentation est due en grande partie à ses prix. Si nous avions voulu abaisser notre prix de 20 cents le boisseau, peut-être aurions-nous pu avoir une part de ses marchés, mais cela aurait très probablement engagé l'Australie à baisser encore plus ses prix.

La France est, en temps ordinaire, un gros producteur de blé, qui a pour politique de verser de grosses primes à l'exportation de son excédent de blé.

Quant aux autres pays exportateurs, comme la Turquie et quelques autres, leur commerce d'exportation n'est pas régulier et leur situation géographique leur permet parfois d'obtenir des débouchés que nous ne pouvons pas atteindre. C'est pourquoi je vous réponds, monsieur Argue, qu'il y a plusieurs facteurs à considérer.

D. Ce que vous venez de dire au sujet de l'accroissement des ventes de blé de l'Australie m'intéresse, monsieur McIvor. L'Australie demande-t-elle moins cher que le Canada pour un blé de même qualité?—R. Non, elle cultive, vous le savez, un blé tendre, tandis que nous cultivons du blé dur. Dans certains pays importateurs les blés d'Australie conviennent aux fins pour lesquelles on les achète.

D. Considérez-vous que l'Australie fait un prix trop bas pour ce genre de blé?—R. Non, l'Australie avait à soutenir la concurrence de la France et d'autres exportateurs de blés de basse qualité. Ma réponse ne comportait aucune critique à l'adresse de l'Australie.

D. En fût-il autrement, cela ne me ferait rien. Mais dites-moi le prix que faisait l'Australie sous l'empire de l'accord international sur le blé comparativement aux autres pays que vous avez mentionnés. Autrement dit, avait-elle deux prix différents, dont l'un pour le blé vendu sous l'empire de l'accord international?—R. Non.

D. Elle a maintenu le prix régulier de l'accord international?—R. Oui. Comme vous le savez, l'accord international prévoit une gamme de prix et l'Australie était dans le cadre de ces prix.

D. Du point de vue de l'accord international, l'Australie n'a pas abusé de la situation du Canada?—R. Je ne voudrais nullement prétendre que l'Australie a abusé de la situation du Canada. Je tâchais d'expliquer la raison de l'accroissement des exportations.

D. Vous savez parfaitement, monsieur McIvor, que la plupart sinon toutes les organisations agricoles préconisent, comme moyen de faciliter l'écoulement du grain canadien, et partant, d'assurer au Canada une plus large part dans le commerce mondial, d'accepter des devises dépréciées, notamment du sterling, et aussi des marchandises en échange de notre blé. La Commission du blé a-t-elle été saisie de ces propositions et, le cas échéant, a-t-elle étudié la possibilité de les adopter en vue d'accroître nos ventes? D'après vos remarques et d'après ce que vous nous avez signalé au sujet de certaines méthodes commerciales, autres que la vente au comptant, employées par les États-Unis, l'Argentine et d'autres pays, il semblerait que ces derniers ont réussi à accroître leurs ventes et à s'assurer une plus large part du commerce mondial et que ces modes d'écoulement supplémentaires pussent faciliter les opérations de la Commission du blé et consolider la position du Canada.—R. Je dirai d'abord que nous avons fait dernièrement beaucoup de nos ventes à crédit. Vous êtes au courant de la chose, j'en suis sûr. Personnellement, je doute que les États-Unis aient fait une bonne affaire. Ils se sont débarrassés de tout ce blé d'après ces différentes méthodes d'écoulement et c'est ce qui a constitué la majeure partie de leurs exportations. Or, le résultat—c'est uniquement mon avis personnel—est que le monde se tourne aujourd'hui vers eux pour avoir du blé de cette façon. A supposer que nous eussions essayé de soutenir ce genre de concurrence, vu que le Congrès des États-Unis avait voté une somme d'argent assez considérable et ordonné au gouvernement d'écouler le blé en question, il aurait fallu engager la lutte avec eux pour savoir lequel des deux pays pouvait donner le plus de blé pour rien et, personnellement, je crois que ce genre de concurrence eût été au grand désavantage du Canada.

D. Pouvez-vous me dire, monsieur McIvor, quelle est la proportion du blé américain qui a été effectivement donnée sans restriction aucune et quelle est celle qui a été échangée pour des matières stratégiques fournies à crédit et autrement?—R. Je crois pouvoir vous procurer les chiffres, mais je ne les ai pas devant moi, monsieur Argue.

D. Serait-il juste de dire que la plupart du blé que les États-Unis ont vendu d'après ces trois méthodes d'écoulement était compensé jusqu'à un certain point par une valeur quelconque donnée en échange? Ce n'était pas effectivement des dons.—R. Je dirai que plus de la moitié a été vendu de ces différentes façons.

M. Harkness:

D. Monsieur McIvor, en même temps que ces chiffres, pourriez-vous avoir aussi la quantité de blé dur qui a été vendue par les États-Unis: autrement

dit, le même genre de blé que vous vendons et qui, par conséquent, fait concurrence à notre blé de haute qualité?—R. Il y a deux types de blé dur, monsieur Harkness: le blé du printemps, qui est semblable au nôtre . . .

D. Le genre qu'on cultive dans le Dakota du nord.—R. . . . et le blé dur d'hiver qui fait certainement concurrence au nôtre. Je vais voir si je peux me procurer le renseignement ici même, monsieur Harkness.

D. Je crois que ce qui importe le plus pour nous au point de vue de la concurrence, c'est la quantité de blé dur que les États-Unis donnent ou vendent d'après ces différentes méthodes qui n'exigent pas de paiement en espèces.—R. Vous avez raison jusqu'à un certain point. C'est certainement le cas pour les pays qui ont besoin de blé dur pour leurs mélanges, mais il y a d'autres pays qui peuvent se contenter du blé tendre et où ce dernier pourrait facilement prendre la place du blé provenant du Canada.

M. Tucker:

D. Auriez-vous objection, monsieur McIvor, à nous indiquer la proportion que représentent nos ventes à crédit par rapport au chiffre total? Vous dites qu'une grande partie de nos ventes était à crédit. Pourriez-vous nous citer les chiffres?—R. Si je me rappelle bien, j'ai dit que nous avions fait dernièrement un certain nombre de ventes à crédit. Je ne pense pas qu'on ait d'objection à vous citer les chiffres. Il me faudra consulter M. Sharp à ce sujet, car les crédits, vous le savez, sont consentis par le Gouvernement et non par la Commission du blé; mais je n'y vois aucune objection.

M. Quelch:

D. Ce ventes ont été faites principalement aux pays qui sont derrière le rideau de fer?—R. Oui, la Pologne, la Tchécoslovaquie et la Hongrie.

D. Ces échanges directs entre l'Argentine ou les États-Unis et les pays d'Europe sont-ils basés sur les prix courants; je veux dire le prix auquel se vend le blé et le prix courant des marchandises fournies en échange?—R. J'en doute fort. Je me rappelle avoir été il y a plusieurs années dans un pays qui négociait un de ces échanges directs. Il s'agissait de troquer un certain genre de marchandises que fabriquait le pays en question. Ayant demandé à celui qui s'occupait du marché comment ils fixaient le prix, il me répondit: "Ils font un prix pour leur grain et nous faisons un prix pour notre marchandise; ils haussent le prix de leur grain et nous haussons le prix de notre marchandise jusqu'à ce que, éventuellement, nous paraissions tomber d'accord." Aussi, je ne pense pas que les prix courants entrent beaucoup en ligne de compte.

D. Je suppose que la vente du blé par troc ou d'après les méthodes semblables à celles du programme des États-Unis dépend en grande partie de la politique qu'adopte le gouvernement, n'est-il pas vrai?—R. Oui, absolument.

D. Vous ne pourriez pas troquer du blé pour une autre marchandise ni accepter des devises dépréciées à moins que ce ne fut la politique du pays ou de son gouvernement?—R. Nous n'aimerions guère payer les agriculteurs de l'Ouest de cette façon, monsieur Quelch.

M. Pommer:

D. Au sujet des exportations américaines de blé dur dans ces différents pays, j'avais l'impression—je veux simplement savoir à quoi m'en tenir—que les États-Unis ne produisaient pas suffisamment de blé dur pour leur propre

consommation?—R. Ce n'est pas le cas. Comme je l'ai dit précédemment, il y a deux sortes de blé dur aux États-Unis: le blé dur d'hiver qu'on cultive dans le Kansas, le Nebraska, l'Oklahoma et le Texas et qui est un blé de très bonne qualité; puis, le blé dur du printemps, qui se cultive dans les états du nord-ouest. Si le public américain exigeait du blé dur du printemps pour leur farine et leur pain, il n'y en aurait pas assez aux États-Unis pour nourrir la population. La farine américaine est faite en grande partie de blé dur d'hiver et la farine à gâteaux est faite de blé tendre d'hiver.

D. Leur blé dur d'hiver n'est pas comparable à notre blé du printemps? —R. Je ne le pense pas, monsieur Pommer.

M. Mang:

D. Les États-Unis vendent une certaine proportion de leur blé à crédit et ce crédit peut s'étendre sur une durée de 10, 20, 30, voire 40 ans. Pourrions-nous conclure des marchés de la sorte et non seulement accorder un délai de 40 ans, mais permettre de payer n'importe quand avec n'importe quelle sorte de devises?—R. Personnellement, je ne le pense pas. Certes, je ne suis pas un expert en finances, mais j'oserai dire que si vous accordez un crédit de 40 ans sur un produit qui va être consommé dans six mois, vos chances d'être payé ne sont guère brillantes.

D. De sorte que cela nous serait très difficile, étant donné le chiffre de notre population et les débours que représenterait cette forme de concurrence, et rien ne garantirait que même si nous accordions jusqu'à 40 ans de délai, ils ne surenchériraient pas à 80 ans.

Le PRÉSIDENT: Passerons-nous au deuxième article?

M. Harkness:

D. Monsieur McIvor, à la page 1, vous dites: "En 1954-1955, le commerce mondial d'exportation du blé et de la farine s'est accru modérément, atteignant approximativement 943 millions de boisseaux, comparativement à 869 millions l'année précédente." Avez-vous ou pouvez-vous vous procurer facilement la moyenne des exportations mondiales de blé et de farine depuis dix ans et depuis vingt ans? Ce que je voudrais savoir surtout, ce sont les débouchés qui ont existé effectivement pour le blé et la farine et plus particulièrement si les approvisionnements au cours des dernières années ont été bien supérieurs à ceux qu'on pourrait attendre.—R. Monsieur Harkness, veuillez vous reporter au tableau 17 à la page 15 du rapport.

D. Quelle page?—R. La page 15 des tableaux à la fin du rapport.

Le PRÉSIDENT: Tableau 17, page 15 de la deuxième partie du rapport.

M. Harkness:

D. Ce sont les chiffres des dix dernières années?—R. Vouliez-vous avoir les chiffres antérieurs?

D. Je voudrais avoir ceux des vingt dernières années, en même temps que ceux des dix dernières années.

Le très hon. M. HOWE: Le tableau de la page vis-à-vis va jusqu'à 1930.

Le TÉMOIN: Ce sont simplement les exportations du Canada, monsieur Howe. Je pourrai vous procurer les chiffres, monsieur Harkness.

M. Harkness:

D. D'après ce tableau, il appert que la moyenne en 1939 s'établissait à 710 millions. A partir de cette époque-là jusqu'aujourd'hui, elle paraît, à première vue, s'élever à plus de 850 millions. Or, par rapport à ce chiffre global d'exportations, quelle a été la production depuis dix ans?—R. A la page 14, on indique le chiffre de la production des quatre principaux pays exportateurs. Je ne sais si vous voulez avoir également les pays d'importation.

D. Comme je l'ai déjà dit, ce que je veux réellement savoir, c'est jusqu'à quel point le monde produit actuellement plus de blé qu'on ne peut en écouler d'après les chiffres des années passées; autrement dit, quel a été l'excédent?—R. Je peux me procurer ces chiffres, monsieur Harkness. Vous voulez avoir les chiffres de la production mondiale depuis vingt ans?

D. Oui.—R. Dans tous les pays, importateurs et exportateurs?

D. Et ceux de la consommation mondiale.—R. Très bien, nous vous procurerons ces chiffres.

M. Argue:

D. Monsieur McIvor, pouvez-vous m'indiquer succinctement les genres de ventes à crédit que nous faisons? Sur quelle durée s'étend la vente et quel est le mode de paiement? M. Tucker a demandé la quantité; je veux simplement savoir le mode de vente.—R. Le crédit est consenti pour un an par les soins de la *Export Credits Insurance Corporation.*

D. Avez-vous eu des offres de pays importateurs pour l'achat de blé canadien moyennant un crédit de plus longue durée, disons 2 ou 3 ans ou plus?—R. Ces offres seraient faites non pas à nous, mais au gouvernement.

D. Si un pays comme la Pologne ou un autre voulait acheter une certaine quantité de blé canadien, de basse qualité ou autre, payable en tant d'années, la Commission du blé ne serait-elle pas mise au courant de son intention? Ne serait-elle pas conviée aux pourparlers? Je me suis laissé dire—mes renseignements n'étaient peut-être pas exacts—que la Commission du blé ou le Gouvernement ou les deux avaient été saisis de propositions de ce genre et que les ventes ont échoué parce qu'on hésitait à étendre la durée du crédit.—R. Je ne saurais vous le dire sur-le-champ, monsieur Argue. Il est possible que des propositions de ce genre soient parvenues à la Commission. Quant à les discuter ou à participer aux pourparlers, nous aimerions naturellement voir consentir tout le crédit que le Gouvernement peut juger à propos d'accorder; mais, sans être bien au courant de la chose, j'imagine que c'est un problème extrêmement difficile.

Monsieur le président, nous allons au devant des coups, si j'ose dire. Plus loin dans notre rapport, nous traitons longuement du programme américain et l'on semble aborder en ce moment des sujets qui sont visés dans cette autre partie du rapport. Si vous me le permettez, ne pourrions-nous pas attendre d'être rendus à la partie du rapport qui traite du programme américain?

D. J'aurai une autre question à vous poser pour faire suite à la réponse que vous avez donnée il y a un instant à M. Mang. Vous avez dit que, d'après vous, le Canada est incapable de disposer de son blé en le donnant, si vous voulez. N'est-il pas vrai, monsieur McIvor—le producteur de blé le reconnaît —que la valeur totale des exportations de blé du Canada représente moins de 2 p. 100 de notre production nationale brute, soit moins de $500 millions par rapport à $26 milliards, de sorte que si le Canada—c'est une chose que ni le

Gouvernement ni qui que ce soit ne veut envisager—faisait cadeau de la totalité de notre blé, il ne donnerait que 2 p. 100 de notre production nationale brute. Voici ce que je veux dire: Du point de vue économique, on pourrait facilement étendre jusqu'à un certain point le crédit en acceptant des devises dépréciées ou même en donnant une certaine proportion de notre blé, tout en restant dans le cadre de notre économie politique. Vous avez un exemple concret de ce qu'on peut faire dans les $32 millions que la trésorerie nationale verse cette année en subventions directes.—R. Je crois, monsieur Argue, que la discussion dépasse un peu le domaine de ma compétence, si je peux dire. Il est possible que je sois vieux jeu, mais je crois qu'une politique de la sorte poussée à l'extrême mènerait éventuellement à un désastre; en effet, le malheur avec une politique comme celle-là est que de l'instant où vous commencez à donner les choses gratis, vous n'avez plus de clients qui paient. Vous me direz peut-être: pourquoi ne pas faire de distinction; pourquoi ne pas le donner à certains pays qui n'ont pas les moyens de l'acheter et faire payer ceux qui le peuvent. Or, pendant combien de temps conserveriez-vous vos débouchés dans ces autres pays?

Prenez, par exemple, le Royaume-Uni. Certes, je ne suis pas un expert en matière de finance, mais le Royaume-Uni essaie de mettre l'ordre chez lui, en ce qui concerne la livre sterling. Il ne veut pas s'engager outre-mesure: il essaie d'acheter son grain, de tenir ses affaires en ordre et d'améliorer l'ensemble de sa situation. Or, comment allez-vous donner du grain, disons à tel pays d'Europe, et, en même temps, refuser d'en faire autant pour le Royaume-Uni, qui est notre meilleur client? A mon avis, c'est une chose très compliquée. Un jour viendra—je ne sais pas quand—où les États-Unis ralentiront tous leurs programmes de dons, car, franchement, je ne pense pas qu'ils leur servent à grand-chose. Leurs exportations s'en trouvent quelque peu accrues, mais je ne sais pas si elles le sont plus qu'elles ne le seraient autrement. C'est une chose que personne d'entre nous ne sait. Donc, quoi que vaille mon opinioin j'estime que la politique doit consister à faire en sorte d'écouler ce blé aux meilleurs prix possibles. Lorsqu'on peut consentir des crédits avec d'assez bonnes perspectives de remboursement, il est rationnel de le faire. D'autre part, s'il y a des pays qui sont absolument déficitaires et qu'on veuille suppléer ce qui leur manque pour les tenir en vie, on a un bon motif de le faire. D'une façon générale, voilà comment j'envisage la question d'écoulement.

M. Argue:

D. Je ne pense pas que quiconque ici veuille contester cette dernière définition, monsieur McIvor, et je ne crois pas que les Américains s'en soient trop écartés, mais ce qui m'intéresse, c'est de vous entendre dire que vous n'êtes pas sûr que la politique de dons des Américains ait effectivement aidé les États-Unis à acquérir une plus large part du commerce mondial.—R. Ce que j'ai dit, ou ce que j'avais certainement l'intention de dire, c'est que je ne suis pas très sûr de l'excédent d'exportations que leur a valu leur politique de dons comparativement à ce qu'il aurait été normalement. Voilà ce que je voulais dire.

Depuis combien de temps les États-Unis, soit en vertu de la loi en question ou de toute autre loi, ont-ils pour politique de vendre du blé à crédit, sous forme d'aide économique ou autrement?—R. Depuis environ trois ans, je crois, et de plus en plus chaque année.

D. N'a-t-on pas effectivement donné une énorme quantité de produits agricoles en vertu du plan Marshall?—R. C'est une autre affaire, monsieur Argue. En vertu du plan Marshall, la moitié du monde souffrait de la faim. J'étais président du comité qui avait pour mission de distribuer les approvisionnements de grain à l'époque. C'était un grand plan visant à sauver le monde d'un désastre et je crois qu'il a réussi. Personne ne voudra nier que c'est un des plus grands plans qui aient jamais été mis en œuvre dans les temps modernes pour sauver les gens de la famine.

D. Il s'agissait purement de dons payés par la trésorerie des États-Unis? —R. Oui, mais il y a une différence. Je ne voudrais pas insister, mais j'estime que le cas est différent. L'Europe était complètement dévastée et anéantie à la fin de la guerre. Le Canada a contribué une très bonne part; je ne sais pas quelle est la proportion par habitant, mais . . .

Le très hon. M. C. D. Howe (*Ministre du Commerce*): Proportionnellement au chiffre de la population, nous avons fait tout autant qu'eux.

M. Argue:

D. Très peu.—R. Non, ce n'était pas très peu. Proportionnellement au chiffre de la population, nous avons donné plus que les États-Unis sous le régime du plan Marshall.

D. Le Canada a donné très, très peu. Nous avons fait un prêt à la Grande-Bretagne.

Le très hon. M. Howe: Nous avons fait don de $1 milliard et avons avancé $2 milliards à la Grande-Bretagne et nous avons fait crédit à d'autres pays.

M. Argue: Nous avons fait un prêt à la Grande-Bretagne, mais nous ne lui avons pas fait don d'un milliard de dollars depuis la fin de la guerre.

Le très hon. M. Howe: Nous le lui avons donné pendant la guerre.

M. Argue:

D. Monsieur McIvor, depuis 1945, combien s'est-il acheté de blé canadien à l'aide de dollars américains en vertu du plan Marshall ou d'autres plans analogues?—R. Je l'ignore.

D. Je prétends qu'on a acheté des centaines de millions de boisseaux. Ce n'est pas au programme de dons que notre gouvernement s'oppose, mais bien à contribuer lui-même. Quand, en vertu du plan Marshall, il s'est agi de donner des quantités de produits agricoles payés à l'aide de dollars américains, les États-Unis nous ont payé notre blé et ensuite l'ont donné. A l'époque personne dans nos milieux gouvernementaux ne s'est plaint.

Le très hon. M. Howe: Les États-Unis ne nous ont jamais versé directement des dollars pour du blé.

M. Argue: Près de 300 millions de boisseaux de blé canadien ont été payés pour les achats de l'extérieur faits en vertu du plan Marshall.

Le très hon. M. Howe: Il est possible qu'ils aient été payés par les pays qui recevaient des dollars américains en vertu du plan Marshall.

M. Quelch:

D. Pour ce qui est de la situation actuelle, vous vendez soit au comptant, soit à crédit, soit en vertu de quelque autre arrangement conclu par une agence? —R. Oui, nous n'avons pas . . .

D. Toute cette discussion au sujet de . . .—R. Nous ne possédons aucun droit. Une grande partie de ce qu'on discute en ce moment est hors de ma compétence, mais, je le répète, je ne pense pas qu'il y ait une similitude quelconque entre la situation actuelle et le plan Marshall. Ce dernier était une immense œuvre de secours; c'est à cela qu'il se résumait. Aujourd'hui, les choses sont rétablies dans la plus grande partie de l'univers et je dis que, pour moi, beaucoup de ces pays auxquels on fournit du blé en vertu des programmes des États-Unis, sont bien en mesure de le payer.

D. Par exemple?—R. Je ne tiens pas à mentionner de noms, mais je peux prouver ce que je dis.

M. Nicholson:

D. J'ai remarqué dans l'édition de mai de la *Wheat Review* que plus de 10 p. 100 des exportations de blé et de farine du Canada à l'étranger sont allées à la Pologne. Je crois comprendre qu'une association agissant pour le compte de la Pologne et semblable à notre Commission du blé désirait importer 10 millions de boisseaux de blé canadien et qu'il s'agissait, dans la circonstance, d'un marché à crédit, ou, en fin de compte, d'un troc. Je crois que le gouvernement polonais réglera les conditions du marché. Mais je crois comprendre aussi que la Pologne voudrait être un acheteur régulier de blé canadien, à condition d'exporter des produits polonais au Canada. Or, je suppose que pour que votre Commission puisse traiter avec un pays qui a acheté 10 millions de boisseaux à crédit l'an dernier, il va falloir qu'un département quelconque du gouvernement s'occupe de savoir comment la Pologne va pouvoir exporter des marchandises au Canada. N'est-il pas nécessaire qu'un organisme du gouvernement cherche à savoir comment la Pologne peut exporter des marchandises au Canada afin de pouvoir continuer d'acheter du blé?—R. Je crois comprendre qu'il y a eu des pourparlers. Encore une fois, je n'aime pas à parler au nom du gouvernement, mais je peux dire qu'il y a eu des pourparlers entre la Pologne et nos représentants au sujet des perspectives d'exportation au Canada.

Le très hon. M. Howe:

D. N'est-il pas vrai que vous vendez le blé pour de l'argent comptant, un point c'est tout?—R. Oui.

D. Est-ce que cela ne répond pas entièrement à toutes ces questions?

M. Nicholson:

D. Oui, je le sais, mais vu que dans une seule année 10 p. 100 de vos ventes à l'étranger ont été conclues avec un pays qui s'intéresse aux échanges directs, il me semble que, sans ce 10 p. 100, votre position actuelle n'est guère brillante.

Vous venez de conclure un marché avec la Russie et, pour moi, le même problème se présente. Je me demande si M. McIvor ou d'autres fonctionnaires sont allés en Russie pour y discuter la possibilité de ventes soutenues à l'U.R.S.S. —R. Je ne suis pas allé en Russie. Les Russes ont envoyé des délégués au Canada avec qui on a réussi à négocier la vente de 400,000 tonnes de blé livrables au plus tard le 31 juillet.

D. Combien de blé?—R. 400,000 tonnes.

D. Et on vendra une quantité supplémentaire?—R. On s'attend à l'achat de quantités supplémentaires au cours des deux prochaines campagnes.

D. Mais les ventes conditionnelles dépendent du volume de marchandises russes qui seront importées au Canada. Il me semble qu'il devrait y avoir un département quelconque du gouvernement pour voir à ce que ces pays qui ont fait des achats cette année soient en mesure de continuer d'acheter.—R. Je vous garantis, monsieur Nicholson, que nous ne négligeons jamais de discuter les perspectives de vente de blé avec nos fonctionnaires à Ottawa. Je ne voudrais pas qu'on ait l'impression que nous nous contentons de rester à Winnipeg et d'attendre les commandes, car ce n'est pas le cas.

D. Il me semble . . .—R. Nous nous enquérons de ce qui se passe dans le monde. Nous avons nos gens dans le monde entier qui, cette année plus que jamais, prennent des dispositions pour l'écoulement du blé.

D. Vu que le président de la Compagnie Massey-Harris et le président de la Banque Royale sont allés en U.R.S.S. pour y discuter des question d'échanges commerciaux, il me semble que la Commission du blé devrait s'intéresser aux perspectives de débouchés dans cette partie du monde.—R. Nous nous en occupons beaucoup. Une délégation canadienne est allée là-bas et une délégation russe est venue ici. Je n'exclus certainement pas la possibilité d'une visite de la Commission du blé en Russie.

Nous sondons toutes les parties du monde et nous continuerons de le faire, mais on se figure qu'il y a certaines régions où nous pourrions vendre du blé. Eh! bien, je reviens de l'Extrême-Orient. Je suis allé à Hong Kong où j'y ai discuté avec des gens bien informés la question de savoir si la Chine achèterait du blé du Canada. Je peux en parler, car je crois que le Comité aurait intérêt à connaître les renseignements que j'ai recueillis à cet égard.

La Chine songe actuellement à importer des engrais pour tâcher d'accroître sa propre production. Pour le moment, elle n'est pas disposée à acheter du blé, d'après les meilleurs renseignements que j'ai pu obtenir.

Par contre, le Japon constitue un très bon débouché pour notre blé qu'il achète de plus en plus. Nous avons des gens qui vont au Japon au moins deux fois par an pour y discuter ces questions. Nous ne laissons donc échapper aucune occasion de vendre notre blé là où il est possible de l'écouler.

D. Vous avez vendu 17 millions de boisseaux au Japon. Si vous enleviez vos ventes au Japon et à la Pologne, vous seriez en assez mauvaise posture: 17 millions de boisseaux au Japon et 10 millions à la Pologne.—R. Pourquoi enlever soit le Japon, soit la Pologne?

D. Je vous félicite d'avoir vendu à ces pays qui sont derrière le rideau de fer et aussi à l'Asie et vous devez continuer à cultiver ces marchés.

M. Mang a soulevé une question que, à mon avis, l'on ne devrait pas perdre de vue en ce moment. J'estime qu'on pourrait accorder aux pays comme la Chine et le Japon plus de temps pour payer le blé que cela leur prend pour le consommer. Il est bien évident que, il y a cent ans, certaines gens ont pris de gros risques avec le Canada. Aujourd'hui, les 15 millions d'habitants du Canada achètent plus des États-Unis que les 150 millions de gens qui vivent dans l'Amérique du Sud. Cela confirme mon opinion, à savoir que les gens qui ont pris des risques avec le Canada ont fait preuve de jugement. La Commission du blé devrait s'intéresser à la vente de grain dans des pays qui peuvent avoir besoin d'un délai de deux, trois et même cinq ans pour mettre leur économie en ordre afin de pouvoir écouler à leur tour des marchandises sur le marché canadien.

Le très hon. M. HOWE: Votre théorie est fondée sur la conviction que tous les pays sollicitent du crédit. Le Japon ne nous a jamais demandé de crédit et ne nous en demandera probablement jamais.

M. NICHOLSON: Mais vous avez fait crédit à la Pologne et à la Tchécoslovaquie.

Le très hon. M. HOWE: Oui.

M. Roberge:

D. Au sujet de cette question de crédit, monsieur le président, il y a certaines organisations qui paraissent beaucoup insister pour qu'on en fasse. A votre avis, pensez-vous que quelques-unes d'entre elles devraient participer aux risques à tout ce que comporte le crédit en ce qui a trait à la vente du blé? Elles insistent pour qu'on en fasse.—R. Pour commencer, je ne sais pas de quelles organisations vous voulez parler.

D. L'an dernier, les syndicats agricoles étaient prêts à prendre du ciment ou n'importe quoi.—R. Je dois faire aussi remarquer que les arrangements qu'on peut conclure ne doivent pas toucher les producteurs de l'Ouest. Ceux-ci doivent être payés en argent comptant; c'est le seul agent de circulation qu'ils possèdent. En ce qui concerne la Commission du blé, il lui faut de l'argent comptant pour ce qu'elle vend.

M. QUELCH: Les cultivateurs ont déjà attendu assez longtemps.

M. MCCULLOUGH (*Moose Mountain*): Monsieur le président, le très honorable M. Howe a dit quelque chose qui m'intéresse. Il a paru trancher la question soulevée par M. Argue, en vous disant, monsieur McIvor: Tout ce que vous avez à faire, c'est de vendre le blé canadien moyennant argent comptant. Or, il me semble que vous devez éprouver bien des désappointements dans votre travail si, d'une part, vous avez, comme vous le dites, des agents commerciaux dans le monde entier qui s'efforcent de vendre notre blé et que, d'autre part, vous vous heurtiez à une situation qui vous oblige à faire crédit ou à accepter des échange directs. Lorsque vous trouvez un pays, comme cela doit vous arriver sans doute de temps en temps, qui est disposé à acheter à crédit ou au moyen d'échanges directs avec différentes compagnies, vous devez constater que votre bureau, au point de vue de la vente du blé, a travaillé pour rien. Proposerez-vous au Gouvernement de prendre des mesures quelconques en vue d'échanges commerciaux?

Le très hon. M. Howe:

Avez-vous connaissance, monsieur McIvor, de quelque demande de crédit pour du blé qui n'ait pas été agréée?—R. Nullement, monsieur Howe.

M. MCCULLOUGH (*Moose Mountain*): Le ministre en connaît-t-il?

Le très hon. M. HOWE: Non.

M. NICHOLSON: Que dire de la Tchécoslovaquie?

Le très hon. M. HOWE: Le Gouverneement a fait crédit à la Tchécoslovaquie.

M. MCCULLOUGH (*Moose Mountain*): On sait fort bien, monsieur le président . . .

Le très hon. M. HOWE: Qui le sait?

M. McCULLOUGH (*Moose Mountain*): Il est notoire que certaines marchandises japonaises ont été écartées de nos côtes. Or, on sait que nous avons une balance commerciale très favorable avec le Japon. Le ministre conviendra que si cela continue, nous ne pourrons pas espérer maintenir nos exportations au Japon dans une mesure aussi avantageuse que nous l'avons fait depuis deux ou trois ans.

Le très hon. M. HOWE: Pourquoi pas?

M. McCULLOUGH(*Moose Mountain*): Simplement parce que le commerce doit être réciproque et vous ne pouvez pas continuer indéfiniment d'exporter au Japon plus que vous n'importiez de lui; voilà la raison.

Le très hon. M. HOWE: D'abord, ce n'est pas exact, et deuxièmement, le Japon est un pays qui a un excédent de dollars. Il gagne plus de dollars qu'il n'en dépense. Il n'y a pas beaucoup de pays où existe pareil état de choses. En tout cas, les Japonais savent parfaitement que les États-Unis lui vendraient tout le blé dont leur pays a besoin, moyennant de longs crédits, un paiement en devises japonaises ou quelque autre concession, et pourtant ils achètent de nous. Comment pouvez-vous expliquer cela? Votre groupe devrait songer que vous faites peut-être quelquefois fausse route avec votre idée fantastique de donner notre récolte. Si l'on y donnait suite, ne serait-ce que pour un an, on détruirait tout le système d'écoulement du Canada.

M. ARGUE: Cela aussi est ridicule.

M. McCULLOUGH (*Moose Mountain*): Je parle des échanges commerciaux. Une chose certaine, c'est que nous avons eu une balance commerciale très favorable avec le Japon. Je ne suis pas sûr, mais je crois que nos exportations d'orge au Japon ont baissé depuis quelques années.

Le très hon. M. HOWE: Nos exportations d'orge ont baissé pour d'autres motifs

M. McCULLOUGH (*Moose Mountain*): Nous n'allons pas pouvoir conserver ce marché. Il arrivera la même chose qui est arrivée avec la Grande-Bretagne quand nous n'avons pas pu lui expédier de nos produits agricoles parce qu'elle n'avait pas de dollars. Notre gouvernement n'était pas disposé à accepter du sterling en paiement de nos exportations. Voilà la vérité.

Le TÉMOIN: Monsieur le président, permettez-moi de parler du Japon. J'en reviens justement; j'étais là en avril et mai de cette année. J'ai rendu visite à presque tous les ministres du gouvernement qui s'occupent du commerce extérieur; or, ils se sont déclarés enchantés de l'accroissement des importations japonaises au Canada. Tout le monde là-bas est très bien disposé envers notre pays. Nous y expédions du blé et une chose qui vous intéressera, c'est que le gouvernement japonais tâche délibérément d'habituer les gens à manger du blé et des produits de blé. Pour moi, les perspectives de vente de blé au Japon sont très bonnes. Ainsi, chaque jour, au Japon, il se prépare 7,500,000 repas pour les écoliers, qui consistent en sandwiches, soit 2,500,000 de plus qu'il y a deux ans, et d'ici à deux autres années, le nombre de ces repas d'écoliers montera à 15 millions. Tout cela influera sur l'importation du blé au Japon.

Quant à l'orge, notre difficulté n'est pas d'ordre commercial; elle est due à ce que les Japonais préfèrent certains types d'orge américaine et australienne et l'orge qu'ils cultivent dans leur propre pays, parce cette orge, une fois broyée, est plus blanche que la nôtre. En outre, nous avons pu vendre notre orge n° 3 à six rangs de l'Ouest canadien aux États-Unis à un prix plus élevé que les

Japonais ne paient pour l'orge américaine ou australienne. Donc, du point de vue canadien, bien que nous ne tenions pas à ce que nos exportations d'orge au Japon diminuent, nous estimons que, dans l'intérêt des producteurs, nous devons vendre notre orge au meilleur prix possible. Voilà des facteurs importants en ce qui concerne les exportations d'orge; mais je désire ajouter que tous les gens du gouvernement avec qui j'ai eu des entretiens au Japon sont très bien disposés à l'endroit du Canada et tiennent beaucoup à ce que les importations canadiennes s'accroissent.

M. Dinsdale:

D. Comment M. McIvor explique-t-il que nous pouvons vendre du blé, de l'orge et le reste au Japon, malgré la concurrence des États-Unis sur ce même marché? Sous le rapport de la vente du grain au Japon, nous paraissons être dans une bien meilleure posture que les États-Unis. Quelle en est la raison? —R. La qualité.

D. La qualité les intéresse?—R. Le pain est indubitablement meilleur au Japon qu'il ne l'est au Canada. Il a plus de goût. Les Japonais ne se servent, pour la fabrication du pain, que de blés durs du printemps; ce sont ceux qu'ils préfèrent. Ils se servent de blé tendre des États-Unis ou d'autres pays pour les nouilles et les gâteaux et toutes sortes de choses qu'on consomme en grande quantité au Japon; mais le fait que nous pouvons vendre une assez forte quantité de blé au Japon est dû à ce que les gens aiment la qualité de notre blé.

M. Argue:

D. Voulez-vous nous donner une idée de la quantité de blé qu'on s'est engagé à vendre ou qu'on est susceptible de vendre aux pays qui sont derrière le rideau de fer au cours de la présente campagne? M. Nicholson a dit—et c'est maintenant consigné dans un rapport public—qu'à venir jusqu'en mai 1956, on avait déjà livré 10 millions de boisseaux à la Pologne et 2,250,000 boisseaux à la Russie. Je ne suis pas en quête de renseignements confidentiels; je voudrais simplement avoir votre opinion sur l'importance des débouchés qu'on est en train de créer dans ces pays.—R. Je n'ai aucune objection à vous citer les chiffres, monsieur Argue. J'en ai quelques-uns ici: à la Pologne, 350,000 tonnes.

D. En 1954-1955?—R. 1955-1956, la présente campagne agricole. La Hongrie a pris des dispositions pour acheter environ 150,000 tonnes.

M. Nicholson:

D. 150,000?—R. Oui, mais elle n'a acheté jusqu'ici que 30,000 tonnes. La Tchécoslovaquie, 320,000 tonnes. C'est tout, je crois.

M. Argue:

D. Que faites-vous de la Russie?—R. Elle paie son blé en argent comptant; il n'est pas question de crédit dans son cas.

D. Pouvez-vous nous indiquer le chiffre des ventes à la Russie cette année? —R. 400,000 tonnes.

D. Cela fait à peu près combien en tout?

Le très hon. M. HOWE: La Russie a acheté un peu plus de 400,000 tonnes.

M. Argue:

D. En additionnant le tout, est-ce que cela fait à peu près 50 millions de boisseaux de blé?—R. Nous demanderons à notre statisticien de le calculer. D'après lui, cela représente environ 40 millions de boisseaux.

D. J'aurai une ou deux autres questions à poser. Nous avons vendu, soit au comptant, soit à crédit ou autrement, approximativement 40 millions de boisseaux de blé aux pays de l'autre côté du rideau de fer au cours de la présente campagne agricole. Tout le monde reconnaît que les ventes et les livraisons de la Commission du blé sont plus élevées qu'elles ne l'étaient il y a quelques mois. Ai-je lieu de supposer que l'accroissement des exportations de blé canadien au cours de la présente campagne, comparativement à l'an dernier, ne dépassera guère le chiffre de 40 millions de boisseaux que représentent les ventes aux pays de l'autre côté du rideau de fer? Autrement dit, d'une façon générale, est-ce là la raison de l'accroissement de nos exportations de blé?—R. Je ne le pense pas, monsieur Argue. Certes, ces achats contribuent à l'augmentation, mais vous comptez la Russie dans votre total.

D. Qui est une vente au comptant?—R. Oui.

D. Je ne parle pas seulement des ventes à crédit, monsieur McIvor, mais de l'ensemble des ventes aux pays derrière le rideau de fer.—R. Oui. Eh! bien, je ne sache pas qu'un seul membre de la Commission du blé se soit jamais opposé à vendre du blé où que ce soit.

D. Je ne m'y oppose pas non plus; j'essaie simplement de savoir . . . R. Oui.

D. Nous en sommes tous heureux. Je n'ai jamais entendu un député s'en plaindre formellement. J'ai entendu ce qu'on a pu considérer comme impliquant une objection, mais cela ne venait pas de moi. Je crois personnellement que tous les députés sont heureux que les ventes et les exportations de blé canadien augmentent. Peu nous importe où ce blé va ou doit aller. Donc, je ne m'en plains nullement. Avez-vous eu à soutenir la concurrence des États-Unis dans ces territoires?—R. Non, pas jusqu'ici.

D. Est-il vrai que les lois de vente à crédit et d'emprunts publics des États-Unis que vous avez mentionnées dans votre présent rapport annuel interdisent spécifiquement au président et à ses fonctionnaires de faire crédit aux pays communistes?—R. Actuellement, oui.

D. Alors, si vous voulez me permettre une observation, on ne peut guère critiquer le régime américain de crédits et d'échanges de matières stratégiques avec les nations et les peuples amis, qui vise à accroître la consommation du blé. Je considère que le Canada aurait été bien avisé d'accroître autant que possible ses ventes de grain aux pays amis. Le côté ironique de la situation est que l'augmentation actuelle des exportations de blé du Canada est due principalement aux ventes dans les pays communistes où nous n'avons pas à lutter contre la concurrence des États-Unis.—R. Vous n'attendez pas, monsieur Argue, que je partage cet avis. Vous dites—je ne me rappelle pas vos termes exacts, mais c'est ce que j'en déduis—que les États-Unis fournissent du blé à des pays qui autrement n'en auraient pas. Je ne suis pas du tout de cet avis. Pour moi, par suite de leur politique, les États-Unis ont substitué leur blé à celui des autres pays exportateurs, y compris le Canada, sur leurs marchés traditionnels. Après tout, la demande du blé n'est pas élastique. C'est une chose fixe, en raison de l'agencement de la production dans les pays importateurs et exportateurs, exception faite des cas où les denrées alimentaires font

défaut et où l'on vend du blé pour suppléer à l'insuffisance des aliments. Je considère que les États-Unis, avec leur politique, ont, à tort ou à raison, empêché des ventes qu'auraient pu faire d'autres pays. Comme je l'ai dit précédemment, il s'agissait, dans certains cas, de pays qui, pour moi, n'étaient pas tenus d'acheter du blé dans les conditions prévues par les lois en question. Les États-Unis n'ont pas attendu que ces pays viennent plaider leur cause; ils ont fait le tour du monde et se sont démenés pour tâcher d'engager les gens à acheter du blé sous le régime d'une de ces lois.

D. Vous ne pensez pas que la politique américaine ait accru le moindrement la consommation du blé dans le monde?—R. A part les réserves que j'ai faites au sujet de ce qu'on pourrait appeler les pays déficitaires où les gens avaient besoin d'un supplément de denrées alimentaires et où la consommation s'est effectivement accrue. Il est certain que dans ces pays-là, la demande augmeent dans la mesure où l'on peut y amener des denrées; mais les pays qui sont des acheteurs traditionnels de blé s'en procureraient d'une façon ou d'une autre. Cela pourrait bouleverser quelque peu leur commerce, mais ils achèteraient leur blé quelque part.

D. On ne peut pas critiquer un pays qui augmente ses ventes de blé de la façon que vous avez indiquée, c'est-à-dire dans les pays déficitaires, du moment que cela accroît la consommation chez des gens qui risqueraient autrement de souffrir de la faim. C'est tout ce que j'avais en vue quand j'ai parlé des lois visant à faciliter l'écoulement du blé.—R. Nous sommes d'accord sur ce point, monsieur Argue. Je dis qu'on peut accroître la vente. Je l'ai toujours dit: on peut accroître la consommation du grain dans les pays où les gens auraient autrement à souffrir de la faim. Ce serait certainement une bonne chose.

Le PRÉSIDENT: La parole est à M. Argue.

M. Argue:

D. Une seule autre question, monsieur le président. La Commission du blé et les producteurs n'espèrent-ils pas que la consommation du blé, du moins pour une durée assez prolongée, sera assez élastique? N'est-ce pas ce qu'espère le Japon, à tel point que les Japonais vont changer de régime alimentaire et cesser de manger du riz pour se mettre à manger du blé?—R. Je crois que vous et moi parlons de choses différentes. Je dis que, en dedans d'une période déterminée, disons dans l'espace d'un an, la quantité de blé employée pour la consommation humaine—je dis bien pour la consommation humaine—ne se trouvera guère accrue du fait de ce que nous avons discuté, exception faite du cas que vous avez mentionné. Mais j'espère certainement que la consommation s'accroîtra sensiblement avec le temps, par suite de l'augmentation de la population et des changements dans les régimes d'alimentation, comme nous l'avons dit au sujet du Japon.

M. Tucker:

D. M. McCullough a dit que nous n'avons pas vendu autant de blé à la Grande-Bretagne que nous aurions pu en vendre parce que nous n'avons pas voulu accepter de devises sterling. C'est une remarque qu'on entend très souvent et on mentionne généralement la livre sterling au sujet de ces fournitures gratuites ou partiellement gratuites de blé. Je me demande si vous pourriez nous en parler. Avons-nous effectivement manqué des ventes en Grande-Bretagne parce que nous n'avons pas voulu accepter des devises sterling?—R. Je ne pense pas que ce soit exact, monsieur Tucker.

Le très hon. M. HOWE: L'Angleterre ne nous verserait de devises sterling sous aucun prétexte.

M. Tucker:

D. C'est ce que j'avais compris; qu'elle avait déjà tant de devises sterling bloquées pour l'Égypte et l'Inde qu'elle essayait de liquider cela.—R. Nos ventes au Royaume-Uni sont sensiblement plus élevées cette année que l'an dernier.

D. C'est M. McCullough qui a fait cette déclaration et j'ai pensé qu'il conviendrait d'avoir des explications à ce sujet. Il a dit que vous avions perdu des ventes en Grande-Bretagne parce que nous ne voulions pas accepter de devises sterling. Or, je crois comprendre que ce n'est pas du tout le cas.

M. Nicholson:

D. Monsieur le président, M. McIvor a dit qu'il était prêt à discuter la possibilité de commercer avec la Chine, et je crois qu'il a été interrompu. Il me semble qu'un projet comme celui qui a été inauguré, d'après lui, au Japon au sujet des repas pour les écoliers aiderait considérablement en Chine où il y a une grosse population. Je comprends que c'est au Gouvernement de décider si nous voulons commercer ou non avec la Chine, mais vu que M. McIvor a été dans cette région, le comité aurait intérêt à avoir son avis quant aux perspectives de vente de blé en Chine.—R. Je peux vous dire exactement ce que j'ai constaté à Hong Kong après avoir parlé avec trois personnes différentes là-bas, qui, je crois, sont bien au courant de la situation dans ce que j'appellerai l'intérieur de la Chine. Ces personnes m'ont dit que la politique du gouvernement chinois est d'essayer d'accroître la production au pays même. Elles m'ont cité, comme preuve, l'achat par la Chine, ce printemps, d'un million de tonnes d'engrais chimiques, ce qui constitue, je suppose, la plus grosse commande qui ait jamais été donnée. Je crois comprendre qu'on en a déjà expédié une partie.

Le très hon. M. HOWE: Du Canada.

Le TÉMOIN: Du Canada. Les personnes en question ne pensent pas que la Chine achète du blé canadien ou n'importe quel autre blé d'exportation dans un avenir rapproché et que la seule chose qui pourrait créer une demande serait un manque de récolte ou une récolte déficitaire.

Le très hon. M. HOWE: La Chine est un des plus gros producteurs de blé au monde, n'est-il pas vrai?

Le TÉMOIN: Elle occupe le troisième rang, monsieur le ministre. D'après ces experts, la Chine compte actuellement 600 millions d'habitants; or, s'il y avait un moyen de s'y créer des débouchés et d'y vendre du blé, ce serait tant mieux pour nous, mais il faut se rappeler que toute initiative en Chine doit venir du gouvernement, et d'après les renseignements que nous avons recueillis à Hong Kong, l'importation du blé pour l'intérieur du pays ne l'intéresse pas.

M. Nicholson:

D. Vous dites que nous avons pu vendre des engrais chimiques à la Chine, mais M. McIvor a été incapable d'y pénétrer pour y discuter la vente de blé?

Le très hon. M. HOWE: Tout ce que je sais, c'est qu'ils voulaient acheter des engrais chimiques et non du blé.

M. Nicholson:

D. Entretenons-nous actuellement des rapports commerciaux avec la Chine communiste grâce auxquels les gens de la *Consolidated Mining and Smelting* ont négocié des ventes, alors que la Commission du blé ne peut pas y avoir accès pour faciliter ses propres ventes? Le ministre peut-il m'expliquer cela?

Le très hon. M. HOWE: Nous pouvons envoyer des gens là-bas, mais ils ne jouissent d'aucune protection, une fois qu'ils sont dans le territoire de la Chine communiste. Nous n'avons pas de consulat dans ce pays ni quoi que ce soit qui ressemble à un consulat.

M. NICHOLSON: Vous avez le risque de perdre le président de la Commission du blé.

Le TÉMOIN: Je crois que M. Nicholson essaie de se débarrasser de moi, monsieur le ministre.

M. Nicholson:

D. Il me semble que puisque les sociétés commerciales sont capables de vendre là-bas des engrais chimiques, nous devrions solliciter aussi des commandes de blé.

Le très hon. M. HOWE: Le Canada pourrait y vendre du blé. Si la Chine nous donne une commande, nous expédierons le blé.

M. POMMER: Voilà une heure et demie que M. McIvor est debout; ne pourrait-il pas s'asseoir?

Le PRÉSIDENT: Je l'en ai prié deux ou trois fois.

M. Dinsdale:

D. Vous dites que la question des devises sterling n'a pas influé sur les ventes du Canada dans le Royaume-Uni? A quoi attribuez-vous alors la diminution de nos ventes de blé là-bas?—R. Elles ne diminuent pas; elles augmentent.

D. J'ai devant moi des chiffres qui indiquent un fléchissement dans les exportations du Canada depuis 1945?—R. Vous remontez au temps de la guerre, à l'époque où le Royaume-Uni était obligé de faire venir son blé du Canada. Il ne pouvait l'avoir de l'Australie, ni de l'Argentine; il lui fallait s'adresser à la source la plus rapprochée, faute de navires et pour de nombreuses autres raisons; mais, pour ce qui est des dernières années, nos ventes augmentent. Nos ventes au Royaume-Uni sont plus élevées que l'an dernier.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, ce sujet particulier prouve très clairement que nous ferions peut-être bien de nous en tenir à l'article en discussion, car il en sera de nouveau question quand nous aborderons le chapitre des exportations et nous pourrons alors discuter à fond l'état relatif des exportations à ce moment-là. J'oserai dire que nous avons eu une discussion assez générale sur le commerce extérieur qui s'écarte passablement du domaine du président de la Commission. Revenons donc à l'article 2 et nous discuterons l'autre sujet quand nous arriverons à l'article où il en est question.

M. DINSDALE: Je désire y revenir à ce moment-là.

M. Nicholson:

D. Avant de laisser la première partie qui permet habituellement de discuter la situation d'une façon générale, vu que M. Davidson, le secrétaire, a été mis

à la disposition de la F.A.O. ou d'autres organismes spéciaux des Nations Unies pour conseiller, à titre d'expert, certains pays insuffisamment exploités, comme on les appelle, je me demande si l'on ne pourrait pas lui permettre, avant que le Comité termine ses séances, de nous parler un peu du travail qui a été accompli, de l'aide financière que le Canada a fournie à certains autres pays et de nous dire aussi ce que ces derniers font de plus que la Commission du blé en vue d'exporter des marchandises chez nous. Je me demande si M. Davidson pourrait nous faire un exposé quelconque avant que le Comité termine ses délibérations.

Le PRÉSIDENT: Je proposerai que nous discutions les sujets spécifiés dans le rapport. Il est possible qu'il en soit question; sinon, nous y verrons quand nous aurons fini d'examiner le rapport.

M. NICHOLSON: S'il n'en est pas question plus loin dans le rapport, il serait bon de profiter de cet article visant les observations d'ordre général pour en parler, ou peut-être M. Davidson pourrait-il indiquer à quelle occasion on pourrait discuter ultérieurement le sujet.

Le très hon. M. HOWE: A l'article 2, il est question de la "Fourniture de blé pour soulager la disette et pour d'autres secours".

M. NICHOLSON: Je dois dire que M. Davidson est un des distingués diplômés de l'Université de Saskatchewan et nous le félicitons d'avoir été invité à se charger de temps à autre de ces missions internationales.

Le PRÉSIDENT: Nous tâcherons de trouver un article quelque part dans le rapport. On ne l'oubliera pas. Passons-nous maintenant à l'article 2, intitulé "Développement de la production et approvisionnements du Canada"?

Le TÉMOIN: Cet article, qui se rapporte aux emblavures de blé, d'avoine et d'orge, signale une diminution de plus d'un million de boisseaux pour le blé en 1954, comparativement à 1953. Cette réduction des ensemencements de blé dans la Prairie est due en partie aux fortes inondations du printemps et aussi à ce que les producteurs se sont mis à cultiver plus de céréales secondaires. Les semailles ont été retardées et la croissance a été lente. La production en 1954 s'est élevée à 282 millions de boisseaux, comparativement à une moyenne de 367 millions pour la période de 1946 à 1950 et de 597 millions pour celle de 1951 à 1953. L'article fait aussi mention du surplus.

Le PRÉSIDENT: A-t-on des questions à poser à ce sujet?

M. Quelch:

D. Pouvez-nous nous dire quelle est la situation cette année? Les emblavures seront-elles plus considérables?—R. Non, elles accusent une nouvelle diminution d'un million d'acres.

Le PRÉSIDENT: L'article est-il adopté?

(L'article est adopté.)

Le PRÉSIDENT: Article 3: Législation. L'article est court.

Le TÉMOIN: Il n'y a pas de modifications à la Loi de la Commission canadienne du blé en 1954-1955.

Le PRÉSIDENT: L'article est-il adopté?

(L'article est adopté.)

Le PRÉSIDENT: Article 4: Transport.

M. Nicholson:

D. Monsieur McIvor, avez-vous un exposé à nous faire à ce sujet?—R. Oui, j'aurai un exposé à faire sur la situation du transport en général. Le rapport signale que les entrepôts canadiens contenaient de gros stocks au commencement de la campagne agricole et que les livraisons des producteurs se rapprochaient étroitement des quantités de grain allant des élévateurs régionaux aux élévateurs de tête de ligne. Pour faire bon usage des moyens d'entreposage disponibles, il fallait que la politique de la Commission, durant la majeure partie de la campagne, vise à faire avancer les sortes et les qualités de grain qui étaient le plus recherchées.

Transport

Vu que les entrepôts canadiens contenaient de gros stocks au début de la campagne agricole de 1954-1955, les livraisons des producteurs durant toute l'année se rapprochèrent étroitement des quantités de grain allant des élévateurs régionaux et de tête de ligne aux marchés intérieur et extérieur. Pour faire bon usage des moyens d'entreposage disponibles, il fallait que la politique de transport de la Commission durant la majeure partie de la campagne agricole vise à faire avancer les sortes et les qualités de grain qui étaient le plus recherchées.

La pression sur les services de transport s'est accentuée dans les deux derniers mois de la campagne, quand il a fallu sortir plus de grain qu'on ne s'y attendait des élévateurs régionaux afin de faire de la place pour les livraisons du contingent général de huit boisseaux.

Le tableau qui suit indique les arrivages primitifs venant des producteurs et les principaux mouvements de grain de l'Ouest en 1954-1955 comparativement à ceux de la campagne précédente:

	1953-1954	1954-1955
	(Millions de boisseaux)	
Arrivages primitifs des producteurs	608	524
Expéditions des élévateurs régionaux et des quais de chargement	580	515
Arrivages aux ports du Pacifique	135	102
Arrivages à Fort-William/Port-Arthur	360	326
Expéditions de Fort-William/Port-Arthur (par eau et voie ferrée)	351	330

Les livraisons des producteurs aux points ruraux se sont élevées à 524 millions de boisseaux de grains de toutes sortes que les chemins de fer ont enlevés des élévateurs régionaux et des quais de chargement. Les arrivages aux ports du littoral du Pacifique se sont chiffrés à 102 millions de boisseaux et aux terminus de la tête des Lacs, à 326 millions de boisseaux, tandis que les expéditions par eau et par voie ferrée des terminus de la tête des Lacs vers l'est du Canada ou à destination des États-Unis ont été de 330 millions de boisseaux.

La Commission est reconnaissante au contrôleur du transport, aux chemins de fer, aux armateurs des Lacs et à la Commission canadienne des grains du concours qu'ils lui ont apporté au cours de la campagne agricole à l'étude.

Monsieur le président, vu que l'exposé qui suit se rapporte au transport et aux contingentements, je ferai bien de vous présenter dès maintenant l'exposé visant les contingentements.

Contingents de livraison

Le 29 juillet 1954, la Commission a annoncé son système de contingentement pour 1954-1955. Ce dernier visait à régler les livraisons pour satisfaire aux besoins du marché et modifiait le système primitif afin d'assurer aux producteurs une rémunération plus équitable. Ce dernier objectif a été réalisé en instituant des contingents initiaux sur une base unitaire dans le but d'égaliser plus ou moins la rémunération des producteurs indépendamment du grain qu'il leur plaisait de livrer. L'unité consistait en trois boisseaux de blé, ou cinq boisseaux de seigle ou d'orge, ou huit boisseaux d'avoine. Le contingent initial prévoyait la livraison de cent unités de grain.

Pour faire suite aux contingents initiaux, la Commission prévoyait des contingents généraux basés sur le nombre de boisseaux par acre spécifiée, soit par acre ensemencée par chaque titulaire de permis en blé (sauf le durum), avoine, orge ou seigle, plus les acres en jachère d'été.

Les premiers contingents initiaux ont été institués le 28 août 1954 et ont été étendus au fur et à mesure que de l'espace devenait disponible. A la date du 15 octobre 1954, ils étaient établis à tous les points de livraison. Le 15 octobre 1954, on a établi un contingent de 2 boisseaux par acre spécifiée à certaines gares, et soixante jours plus tard il se trouvait établi à plus de 1700 points de livraison. Durant la même période plus de 150 points de livraison avaient reçu un contingent général de 4 boisseaux par acre spécifiée. A la fin de l'année civile, des contingents de 2, 3 et 4 boisseaux par acre spécifiée étaient en vigueur à tous les points de livraison dans la région désignée.

A la fin d'avril, tous les points de livraison de l'Ouest avaient un contingent général de 3 boisseaux ou plus par acre spécifiée. La Commission a institué ses premiers contingents de 8 boisseaux par acre spécifiée à compter du 22 avril. A cette époque-là, plusieurs point de livraison, surtout dans les régions de bas rendement, avaient plus de place que n'en exigeait le contingent général de 6 boisseaux. La Commission pensait qu'un contingent général de 8 boisseaux par acre spécifiée constituerait probablement le maximum pour la campagne de 1954-1955.

A la fin de mai, tous les points de livraison de l'Ouest avaient un contingent général de 4, 5, 6 ou 8 boisseaux par acre spécifiée et à la fin de juin, tous les points de livraison, à quelques rares exceptions près, avaient un contingent général de 6 ou 8 boisseaux par acre spécifiée, la plupart de 8 boisseaux.

Au début de mai, la Commission a pris des dispositions pour faire remplir un questionnaire par les agents des élévateurs sur l'état de la situation à la date du 11 mai. Ce questionnaire a permis à la Commission de calculer sa situation relativement au contingent général de 8 boisseaux; il indiquait en effet que la Commission pouvait compter sur l'application du contingent général de 8 boisseaux au plus tard le 31 juillet. Ainsi renseignée, la Commission a pu fournir aux chemins de fer des indications précises quant au nombre de wagons dont elle aurait besoin pour le reste de la campagne. Au début de juillet, les estimations de wagons nécessaires pour transporter le contingent de 8 boisseaux commencèrent à s'élever. Au cours du mois de juillet, les estimations augmentèrent de 12,000 wagons. Elles augmentèrent tellement que les chemins de fer ne pouvaient pas, dans les quelques semaines qui restaient, fournir assez de wagons pour transporter le grain dont on prévoyait la livraison et il n'y avait pas non plus assez d'espace disponible pour un mouvement aussi accentué. Les excellentes perspectives de la récolte tendaient sans doute à encourager les gens à livrer le maximum du contingent général de 8 boisseaux

et des autres quantités prévues par les autorisations en vigueur durant les dernières semaines de la campagne.

Le 9 août 1955, la Commission a annoncé que le contingent général de 8 boisseaux serait prolongé, mais que les livraisons seraient au compte du pool de 1955-1956. Ce n'est qu'après s'être assurée que les livraisons du contingent général de 8 boisseaux étaient terminées que la Commission a établi les contingents initiaux de 1955-1956 aux différents points de livraison. Le 2 septembre 1955, le contingent initial de livraison pour 1955-1956 a été établi à tous les points de livraison de la zone désignée et on a alors pris des dispositions pour que les producteurs qui avaient encore du vieux grain à livrer sous le régime du contingentement général prolongé de 8 boisseaux puissent demander à la Commission un permis, leur permettant d'achever leurs livraisons en vertu du contingentement en question.

Contingents d'avoine et d'orge

Au début de la campagne, il y avait une forte demande d'avoine et d'orge pour les besoins courants. Afin d'augmenter les stocks dans les établissements de commerce, la Commission a autorisé un contingent provisoire de 1000 boisseaux d'orge ou d'avoine ou des deux pour chaque titulaire de permis. Cette autorisation spéciale a été donnée en attendant l'établissement des contingents initiaux aux différentes stations. Le contingent spécial de l'orge a été annulé le 22 septembre 1954, mais celui de l'avoine a été maintenu aux points de livraison où les contingents initiaux n'avaient pas encore été institués. Un peu plus tard, le contingent de 1000 boisseaux pour l'avoine a été de nouveau étendu aux points de livraison où les contingents initiaux étaient en vigueur.

Le 4 janvier 1955, la Commission a annoncé un contingent supplémentaire de 3 boisseaux par acre ensemencée pour l'orge, afin de permettre la livraison des approvisionnements d'orge dont on avait besoin. Plus tard, ce contingent supplémentaire a été changé: la livraison minimum était fixée à 300 boisseaux et ce minimum s'appliquait au titulaire de permis qui avait un surplus de récoltes précédentes et qui n'avait pas semé d'orge en 1954.

Le 21 mai 1955, on a autorisé un deuxième contingent supplémentaire de 1000 boisseaux pour l'avoine.

Au cours de la campagne de 1954-1955, on a de nouveau autorisé, en sus du contingent, une livraison supplémentaire d'un wagon d'orge à malter, mondé ou perlé, d'après un échantillon accepté par l'acheteur et pour lequel le producteur touchait une prime.

Les autorisations spéciales énumérées ci-dessus étaient, bien entendu, en sus des quantités d'avoine et d'orge que les producteurs pouvaient avoir accepté de livrer en vertu des contingents généraux.

Contingents de blé durum et de graine de lin

Comme pour la campagne précédente, les livraisons de blé durum et de graine de lin n'ont pas fait l'objet de contingents.

Généralités

La Commission a continué, au cours de la campagne, d'aider les producteurs à se procurer des semences enregistrées, certifiées et commerciales et a fait aussi en sorte qu'ils puissent se procurer, pour les fins d'ensemencement, du grain de bonne qualité aux élévateurs régionaux, en échange de grain de qualités inférieures.

La Commission, agissant au nom du ministère de l'Agriculture, s'est occupée de réglementer l'exportation du blé Selkirk du 16 août 1954 au 15 juillet 1955.

Le PRÉSIDENT: A-t-on des questions à poser à ce sujet?

M. Nicholson:

D. Monsieur le président, je pensais que M. McIvor allait nous faire un exposé de la situation actuelle. On a annoncé l'interruption des livraisons pour la fin de juillet et il y a beaucoup de points d'expédition dans les provinces de la Prairie où le contingent est très bas. Auparavant, on avait l'habitude d'en prolonger la durée afin que tout le monde ait sa juste part des ventes. Je me demande si M. McIvor pourrait nous exposer la situation.—R. Voici un relevé indiquant la progression des contingents de livraison cette année.

Le 31 août, il y avait 1,383 endroits dans l'ouest du Canada où s'appliquait le contingent unitaire. Le total des ventes sous le régime du contingent d'unité et sous ceux des contingents spéciaux, comme ceux de l'orge, de l'avoine, était évalué à 10 millions de boisseaux.

Le 30 septembre, il y avait 2,079 endroits sous le régime du contingent unitaire et les ventes étaient estimées à 43 millions de boisseaux.

Le 31 octobre, il y avait 1,853 endroits sous le régime du contingent unitaire, 130 sous le régime du contingent d'un boisseau et 96 sous le régime du contingent de deux boisseaux.

Le 30 novembre, il y avait 1,412 endroits sous le régime du contingent unitaire, 427 sous le régime du contingent d'un boisseau, 185 à deux boisseaux et 47 à trois boisseaux.

Le 5 janvier, 731 sous le régime du contingent unitaire, 881 à un boisseau, 351 à deux boisseaux et 99 à trois boisseaux.

Le 31 janvier, 222 endroits sous le régime du contingent unitaire, 931 à un boisseau, 698 à deux boisseaux et 216 à trois boisseaux.

Le 29 février, seulement 8 endroits sous le régime du contingent unitaire, 703 à un boisseau, 333 à deux boisseaux, 362 à trois boisseaux et 160 à quatre boisseaux.

Le 31 mars, aucun sous le régime du contingent unitaire, 255 à un boisseau, 802 à deux boisseaux, 596 à trois boisseaux, 333 à quatre boisseaux et 178 à cinq boisseaux.

Le 30 avril, seulement 13 endroits à un boisseau, 438 à deux boisseaux, 577 à trois boisseaux, 613 à quatre boisseaux et 425 à cinq boisseaux.

Le 31 mai, aucun à un boisseau, 181 à deux boisseaux, 312 à trois boisseaux, 589 à quatre boisseaux, 484 à cinq boisseaux et 659 à six boisseaux.

Le 29 juin, aucun à trois boisseaux, 209 à quatre boisseaux, 542 à cinq boisseaux, 530 à six boisseaux et 780 à sept boisseaux.

Outre les contingents initiaux et généraux qu'on vient d'indiquer, il y a eu plusieurs contingents supplémentaires spéciaux qui sont entrés en vigueur en 1955-1956.

Le 9 août 1955, on a autorisé, en sus du contingent, la livraison d'un wagon d'orge acceptée pour les fins de maltage, et, le 21 février 1956, les producteurs du Manitoba et de la Saskatchewan ont été autorisés à livrer un deuxième wagon d'orge à malter. Le 5 mars, cette dernière autorisation s'est étendue aux producteurs de l'Alberta et de la région de la rivière de la Paix, en Colombie-Britannique.

Le 1er décembre 1955, la Commission a annoncé un contingent supplémentaire de 1,000 boisseaux d'avoine de pâture extra n° 1 ou de qualité supérieure à l'égard des producteurs du Manitoba et de la Saskatchewan et cette autorisation s'est étendue à la totalité de la région désignée le 29 février 1956. Ce contingent supplémentaire a été modifié le 31 mai, de façon à inclure toutes les qualités d'avoine.

Le 31 décembre 1955, il y a eu un contingent supplémentaire de 1,000 boisseaux d'orge à six rangs n° 3 de l'O.C. pour les producteurs de l'Alberta et le 11 juin, la Commission a annoncé un contingent supplémentaire de 500 boisseaux d'orge de n'importe quelle qualité pour les producteurs du Manitoba et de la Saskatchewan.

Les contingentements de livraison en 1955-1956 ont concordé avec les fluctuations de l'ensemble du marché et j'aurais de plus amples remarques à faire à ce sujet.

Durant les trois premiers mois de la campagne, la demande de blé était limitée et la Commission trouvait le chiffre des exportations désappointant. Les élévateurs ruraux et de tête de ligne étant pleins, on ne pouvait élever les contingents de livraison aux points ruraux que proportionnellement aux expéditions de grain pour la consommation domestique ou l'exportation. Au cours de l'automne de 1955, le grain indigène en Europe commençait à s'écouler et la demande de grain d'importation était lente. La plupart des pays d'importation achetaient au jour le jour et il ne se faisait que bien peu d'achats à terme.

Toutefois, en octobre et novembre la situation générale du marché a semblé s'améliorer, à juger d'après les bonnes ventes effectuées pour des expéditions à faire avant la clôture de la navigation et, durant l'hiver, par la voie des ports de l'Atlantique. Je dois signaler que ces ventes ne visaient que certains grains et certaines qualités. Par exemple, il y avait une forte demande de blé n° 4 du nord, de blé de provende et de blé durum. Il y eut de grosses ventes d'orge à malter pour les États-Unis.

Par suite de ce changement dans l'état du marché, la Commission a eu à faire face à deux importants problèmes d'exploitation en novembre. Le premier consistait à se procurer suffisamment de wagons pour transporter le grain dont on avait besoin par suite de l'accroissement des ventes; le second, à faire avancer rapidement les qualités et les sortes de grain particulières qu'on avait besoin d'expédier immédiatement ou dans l'avenir rapproché. Il fallait éviter d'encombrer les élévateurs de tête de ligne de grain dont on n'avait pas un besoin immédiat. Ces deux difficultés n'ont pas cessé d'exister depuis l'automne dernier jusqu'à la fin de la présente campagne.

Durant l'hiver, les ventes de blé ont été très encourageantes. On a vendu une grande quantité de grain. Les pays d'importation achetaient non seulement pour les besoins courants, mais aussi à terme, si bien qu'il fallait assurer un maximum d'expéditions jusqu'à la fin de la campagne. Comme à la fin de l'automne, ces ventes portaient sur certaines qualités de blé spécifiques dont la Commission devait tenir compte dans son programme d'expéditions.

J'aurai quelques brèves observations à faire au sujet du régime de contingentement de la Commission durant le reste de la campagne de 1955-1956. La Commission, agissant de concert avec le régisseur des transports, les compagnies d'élévateurs et les chemins de fer, ne cesse de faire en sorte que les contingents de livraison se trouvent égalisés au plus tard le 31 juillet. Telle est sa politique et nous regrettons infiniment de ne pas pouvoir réaliser entiè-

rement cet objectif. Les membres du Comité reconnaîtront, je crois, que si les producteurs réussissent à écouler plus de 500 millions de boisseaux de grain au cours de la présente campagne après l'encombrement général qui existait au début, il a fallu que nous ayons une quantité de moyens de transport à notre disposition.

Pour pouvoir juger des moyens de transport disponibles à l'égard du grain, il est juste que je mentionne certains facteurs spéciaux qui s'appliquent à la circonstance. Les voici:

(1) Durant les trois premiers mois de la campagne, la Commission n'a pu utiliser qu'un petit nombre de wagons, vu le nombre restreint des ventes, ce qui a retardé le transport du grain dans les provinces de la Prairie.

(2) A partir de la fin d'octobre et de novembre, la demande de grain s'est subitement accentuée, et il a fallu aussitôt demander plus de wagons. La progression s'est maintenue durant tout l'hiver et dure encore actuellement. Les chemins de fer ont donc dû reviser subitement leur programme et n'ont pas cessé de le rectifier de plus en plus au cours de la campagne. Et cela au moment où la demande de moyens de transport était générale au Canada.

(3) Les chemins de fer ont dû adopter un système de transport sélectif en raison des exigences particulières du marché que la Commission était appelée à remplir.

Voilà quels sont, dans l'ensemble, les motifs des difficultés qu'on a éprouvées à l'égard du contingentement et du transport au cours de la présente campagne.

M. Quelch:

D. Monsieur McIvor, vous nous avez exposé la situation telle qu'elle existait à la date du 29 juin?—R. Oui.

D. Au point de vue du relèvement du contingent de quatre à sept boisseaux, quelle sera d'après vous, la situation le 29 juillet? Pensez-vous que tous les cultivateurs auront l'avantage de livrer six boisseaux?—R. J'hésite beaucoup à vous répondre, car, au mois de mai de l'an dernier, nous pensions que nous n'aurions aucune difficulté à prendre huit boisseaux et nous nous étions basés pour cela sur l'avis des agents des élévateurs. Comme je l'ai dit précédemment, au mois de juillet, on nous a réclamé 12,500 wagons supplémentaires. Nous n'avons pas réussi à prendre la quantité prévue pour le 31 juillet.

M. Nicholson:

D. Mais vous avez réussi à la prendre avant la fin de l'année?—R. La fin de l'année civile, mais pas la fin de la campagne. Nous avons dû prolonger les contingents de livraison et je crois franchement qu'il y a eu certains abus à cet égard. Il y a 240,000 cultivateurs et je pense parfois que quatre hommes sont incapables de les suivre. Pardonnez-moi, je n'ai pas fini de répondre. A moins que vous n'insistiez, monsieur Quelch, je préférerais ne pas fixer de chiffre. Si cela peut vous satisfaire, je vous dirai que nous nous efforçons d'atteindre six boisseaux.

M. Quelch:

D. Si l'on ne peut pas fixer partout le contingent à au moins six boisseaux l'acre, ne pourrait-on pas le prolonger au delà du 31 juillet à l'égard des fermes dont le contingent est inférieur à six boisseaux, à condition que leurs propriétaires

sigent une déclaration prouvant qu'ils remplissent ce contingent avec du vieux blé? C'est ce que vous avez dû faire l'an dernier, n'est-ce pas? Vous avez exigé que le cultivateur se procure un permis pour livrer du blé après le 8 août, si je ne me trompe, en signant une déclaration établissant que le blé à livrer était du blé de l'année précédente et non de la récolte de l'année courante?—R. Étant donné ce qui est arrivé l'an dernier, je ne pense pas que nous puissions accorder de prolongation.

Le très hon. M. HOWE: Bravo! Après tous les reproches qu'on nous a adressés l'an dernier, principalement à cause de la prolongation de ces contingents.

Le TÉMOIN: En réalité, en dépit de tout ce qu'on a pu faire, un grand nombre des livraisons qui ont été faites après la clôture de la campagne consistaient en nouveau blé. Il y a eu beaucoup de mécontents dans le pays. Nous avons discuté la chose avec nos conseillers agricoles et je ne pense pas violer de secret en disant qu'ils considèrent inopportun de prolonger les contingents cette année.

M. Pommer:

D. Les livraisons d'orge et d'avoine accusent une diminution comparativement à l'an dernier. Est-ce dû au manque de ventes ou bien les producteurs ont-ils vendu leur blé de préférence aux céréales secondaires?—R. Je crois que c'est parce que les producteurs ont vendu leur blé au lieu de leurs céréales secondaires. Le fait que nous avons dû instituer des contingents supplémentaires pour sortir l'orge et l'avoine indique que le producteur vendait son blé.

D'après les plus récentes statistiques de vente, il s'était vendu, à la date du 20 juin, 420 millions de boissaux de grains de toutes sortes dans l'Ouest du Canada, comparativement à 404 millions de boisseaux l'an dernier. Là-dessus, il y avait 262 millions de boisseaux de blé, comparativement à 232 millions de boisseaux, soit 30 millions de boisseaux de plus que l'an dernier. Voilà la raison, je crois.

M. POMMER: C'est ce que je me demandais.

M. Harkness:

D. J'allais effectivement aborder le même sujet que M. Pommer. Je me suis demandé surtout s'il ne serait pas possible d'avoir d'autres contingents supplémentaires d'avoine et d'orge d'ici à la fin de la campagne, afin d'accroître les approvisionnements d'avoine. N'est-il pas vrai qu'on manque un peu d'avoine et d'orge?—R. Non.

D. Non?—R. Non.

D. Monsieur McIvor, voudriez-vous répondre à ma première question au sujet de la possibilité de plus amples contingents supplémentaires à l'égard de l'avoine et de l'orge?—R. Monsieur Harkness, si l'on a besoin d'établir d'autres contingents supplémentaires pour sortir l'avoine et l'orge qui est actuellement demandé, nous les établirons certainement.

D. Vous ne vous y attendez pas pour le moment?—R. Je ne le pense pas. Nous avons actuellement 19 millions de boisseaux d'avoine dans les élévateurs, comparativement à 12 millions de boisseaux à la même date il y a un an et 24 millions de boisseaux d'orge, comparativement à 22 millions et demi de boisseaux l'an dernier à cette date. On livre actuellement beaucoup d'avoine et d'orge sous le régime des contingents supplémentaires qui ont été déjà institués.

M. Quelch:

D. J'ai fait une tournée dans ma circonscription dans la première semaine d'août et j'ai visité un grand nombre d'élévateurs; or, à ce moment-là la confusion régnait parmi les agents des élévateurs. Ils ne paraissaient pas savoir s'ils pouvaient accepter ou non du blé nouveau. Le fait est que beaucoup de cultivateurs qui n'avaient pas pu remplir leur contingent à même l'autre récolte, à cause des dégâts causés par la grêle, amenaient du blé nouveau pour parfaire ce vieux contingent. D'autre part, il y avait de nombreux cultivateurs à qui l'on n'avait pas fourni l'avantage de remplir le vieux contingent à même l'ancienne récolte. Ils avaient le blé de la récolte précédente pour le remplir, mais le contingent n'avait pas été relevé. Ils n'avaient pas pu livrer huit boisseaux, parce que le contingent était resté peut-être à cinq ou six boisseaux à leurs points de livraison, disons à des endroits comme Rumzey et Czar et beaucoup d'autres. Plus tard, on a relevé le contingent à huit boisseaux et les cultivateurs furent autorisés à amener leur blé, à condition de signer une déclaration formelle.

Je crois réellement qu'on va faire bien des mécontents si l'on n'autorise pas un contingent de plus de cinq boisseaux à certains endroits, tandis qu'il est de sept boisseaux ailleurs et qu'on ne permette pas à ces cultivateurs de remplir le contingent. Pour moi, il vaudrait mieux les laisser remplir leur contingent de sept boisseaux, si les autres ont un contingent de sept boisseaux, en signant une déclaration formelle. En effet, tout le principe du régime est basé sur l'égalité des livraisons. Or, si on a un contingent de cinq boisseaux à tel endroit et de sept ou huit boisseaux ailleurs et qu'ensuite on fixe une limite de temps et qu'on dise: vous ne pouvez livrer que cinq boisseaux ici et vous pouvez en livrer sept là, je crois qu'on va causer beaucoup de mécontentement. Il me semble que vous pourriez éviter les difficultés que vous avez eues l'an dernier quand vous avez exigé une déclaration du cultivateur à l'effet que le blé livré était du blé de la récolte précédente et non celui de la récolte nouvelle. Il est arrivé que ce n'en était pas, mais je ne blâme pas entièrement les cultivateurs. La situation était incertaine. A ce moment-là, on ne savait pas au juste quelle était la ligne de conduite à cet égard. Les agents des élévateurs me disaient: "Nous ne savons pas quoi faire; nous ne savons pas si c'est du blé nouveau; les cultivateurs amènent simplement leur blé et nous ne savons pas si c'est du vieux ou du nouveau." Plus tard vous avez effectivement exigé une déclaration formelle et je crois que vous pourriez surmonter la difficulté de cette façon.—R. Monsieur Quelch, la difficulté essentielle dans toute cette affaire est la suivante, et c'est ce qui fait varier les contingents: A titre d'exemple, s'il n'y avait qu'une seule qualité de grain, on prendrait livraison des contingents partout et on n'aurait pas besoin de s'en préoccuper, mais il y avait une demande extraordinaire à l'égard de certaines qualités de blé et c'est cela qui a déséquilibré les contingents. Nous avons tâché d'équilibrer les contingents à la fin de la dernière campagne et nous nous sommes mis dans l'embarras que vous avez signalé. Nous avons craint d'encombrer nos entrepôts de types et de qualités de grain qui ne s'écouleraient pas facilement et de nous mettre dans l'embarras. Nous avons discuté à fond la question cette année avec notre comité consultatif. Nous estimons que nous devons avant tout donner la priorité à notre politique d'écoulement et que la question de la péréquation des contingents doit venir en second lieu, parce que, surtout en ces temps difficiles, il faut que nous sortions le genre de grain dont on a besoin sur le marché mondial et cela a pour effet de créer des contingents inégaux dans le pays.

D. Voulez-vous dire que les endroits qui auront un contingent inférieur à la date du 31 juillet seront ceux qui n'auront pas le genre de blé dont vous avez besoin?—R. En grande partie, oui.

D. En grande partie?—R. Oui. La qualité n° 3 du nord, par exemple, est une de celles qui ne s'écoulent pas très facilement en ce moment. Il y a de très gros stocks de blé n° 3 du nord dans certaines régions où le contingent est bas, mais nous allons faire tout notre possible, après avoir examiné l'état de nos ventes, pour équiliber les contingents dans l'Ouest.

D. C'est vraiment étrange qu'on doive faire pâtir les cultivateurs qui ont du blé de la qualité n° 3. C'est une assez bonne qualité de blé?—R. Il y a des anomalies; ainsi, l'hiver dernier, c'était le n° 4 qu'on avait de la difficulté à écouler. On ne pouvait pas le vendre. Tout à coup on s'est mis à en demander, principalement l'URSS, et maintenant nous râclons le fond de nos cases pour en fournir. L'automne dernier, le n° 3 était assez recherché et à certains moments donnés, nous ne pouvions pas vendre le n° 2. Les conditions changent suivant la demande.

M. Nicholson:

D. Pour moi, c'est une fâcheuse situation. A la fin de juin, 780 points de livraison avaient un contingent de 7 boisseaux et 751 avaient un contingent de 4 et 5 boisseaux. Je tiens à ce que la Commission du blé conserve sa bonne renommée, mais cela va être difficile s'il y a un nombre considérable d'endroits où le contingent n'est que de 4 boisseaux à la fin de juillet, tandis qu'il est de 7 boisseaux ailleurs. Ceux qui n'ont qu'un contingent de 4 boisseaux pourront difficilement se montrer satisfaits et on commence déjà à dire dans le pays qu'il y a un meilleur moyen d'écouler le blé qu'en passant par la Commission du blé. Je voudrais qu'on envisage la possibilité de relever à la fin de l'année les contingents les plus bas, ainsi que l'a proposé M. Quelch. Je crois que les embarras que vous avez éprouvés antérieurement ont été dus en partie à la déclaration trop optimiste qu'avait faite le ministre même après la mi-juillet à l'effet qu'il n'y aurait aucune difficulté à livrer le contingent de huit boisseaux. Cette déclaration n'était pas justifiée à ce moment-là . . .—R. Permettez-moi de vous interrompre, monsieur Nicholson, mais si le ministre a fait cette déclaration, c'est parce que nous lui avions dit que, d'après nous, il conviendrait de la faire. Je veux remettre les choses au point. On n'a pas de reproche à faire au ministre, car la déclaration qu'il a faite était fondée sur les renseignements que nous avions reçus des agents des élévateurs. Je ne voudrais pas qu'il y ait de malentendu à ce sujet.

D. Ce qui est arrivé par la suite a certainement prouvé que la déclaration faite au milieu de juillet n'était pas exacte.—R. Je vous dirai pourquoi elle a été faite et il n'y a rien de personnel là-dedans. Les chefs des sociétés agricoles insistaient constamment auprès de la Commission du blé pour qu'on dise quelque chose à ce sujet; nous ne voulions pas, mais ils nous répondaient: Vous devez certainement être en mesure de dire quelque chose. Eh! bien, c'est ce qu'on a fait.

Le très hon. M. HOWE: Cette année, nous ne dirons rien.

M. NICHOLSON: Vous ne direz rien?

Le TÉMOIN: Permettez-moi de faire juste une remarque. Vous n'êtes rendu qu'à la huitième manche de la partie; il reste encore un mois.

Le très hon. M. HOWE: Ils attendent habituellement à la dixième manche.

Le TÉMOIN: La situation se sera considérablement améliorée dans un mois, car les wagons se rendent maintenant dans ces régions où le contingent est bas.

M. Nicholson:

D. Monsieur le président, nous sommes rendus au mois de juillet. On sait que les agents des élévateurs ont habituellement deux semaines de vacances en juillet, de sorte qu'il reste la moitié du mois et je crois qu'il y aura très peu de livraisons dans certains établissements.—R. Certains gérants de compagnies d'élévateurs m'ont assuré qu'ils prendraient leurs vacances au mois d'août, cette année.

D. Le président de la Commission ne peut-il pas nous rassurer un peu mieux qu'il ne l'a fait au sujet des 751 points de livraison où le contingent était de 4 ou 5 boisseaux à la date du 29 juin et nous dire . . .

Le très hon. M. HOWE: Vous ne pouvez pas à la fois me reprocher d'avoir donné des renseignements l'an dernier et me demander d'en donner cette année. Vous n'en aurez pas cette année. Vous pouvez continuer d'insister, mais voilà ma réponse.

M. Nicholson:

D. Si le président de la Commission n'est pas disposé à fournir le renseignement, il faudra s'adresser au Parlement, car ces nombreux cultivateurs qui ne vont pouvoir livrer que 5 boisseaux, tandis que les autres en livrent 7, ont besoin d'une aide quelconque.

Le PRÉSIDENT: Mais il ne s'agit là que d'une hypothèse; vous ne savez pas encore ce que sera la situation le 31 juillet.

M. Mang:

D. Vous avez dit il y a un instant, monsieur McIvor, à propos des difficultés qu'on avait éprouvées l'an dernier, que vous aviez basé vos prévisions sur les renseignements que vous avaient fournis les agents des élévateurs.—R. Justement.

D. Et les agents des élévateurs obtiennent leurs renseignements des agriculteurs?—R. Parfaitement.

D. Or, comme M. Quelch, lorsque je suis allé chez moi le 1er août, j'ai visité des élévateurs dans ma circonscription. J'ai entendu ce qu'on disait à propos de la Commission du blé, du régime des contingentements et de C. D. Howe et je voulais savoir le fond de l'histoire. A l'époque où M. Howe a fait sa déclaration à la Chambre et qu'on insistait pour que vous citiez un chiffre, monsieur McIvor, pour que vous disiez formellement si vous alliez mettre le contingent à 8 boisseaux ou non, les agents des élévateurs demandaient à celui-ci et à celui-là: "Combien en as-tu?" L'homme répondait: "Oh! une couple de petites charges." Voilà l'idée qu'on se faisait à la fin de juin. Puis les perspectives de récolte s'améliorèrent et la petite charge est devenue toute une case, souvent plus. J'ai dit bien franchement aux cultivateurs de ma région que dans cette estimation du marché tout le monde avait sa part de responsabilité et pas seulement un seul groupe. L'embarras dans lequel on s'est trouvé à la suite de la déclaration faite à la Chambre et l'encombrement qui nécessitait l'envoi de 12,000 wagons supplémentaires étaient dus simplement à des circonstances imprévisibles. Or, si l'on prend de nouveau un engagement formel

cette année, la même chose se produira.—R. M. Nicholson a parlé de la bonne renommée dont jouit la Commission du blé dans le pays. J'ai assisté à cinq réunions d'agriculteurs l'automne dernier et je leur ai dit que, pour ma part, nous ne ferions jamais plus de déclaration au sujet de la quantité que nous serions capables de prendre au cours de la campagne agricole; et, je peux vous assurer que cette remarque a été approuvée par ceux qui assistaient à la réunion, si bien que je ne me préoccupe guère de ce que les cultivateurs vont dire. Je crois qu'ils nous féliciteront de ne pas avoir fait de déclaration à laquelle nous ne pouvions pas donner suite et de ne pas nous être engagés à faire une chose qu'il était impossible de prévoir. Les cultivateurs se sont montrés très raisonnables quand je leur ai expliqué la situation. Quand on comprend, tout va très bien, mais il y a des gens qui attisent le feu dans le sens contraire.

M. Nicholson:

D. Il y a actuellement 780 points de livraison qui ont un contingent de 7 boisseaux. Comment M. McIvor explique-t-il que dans leur cas le contingent a été relevé de 6 à 7 boisseaux, tandis qu'il y en avait 700 autres dont le contingent n'était que de 4 ou de 3 boisseaux?—R. Je crois l'avoir expliqué. Peut-être ne me suis-je pas exprimé assez clairement, c'est pourquoi je vais le répéter. Nous estimons—et je crois certainement que toutes les organisations agricoles du Canada seront de cet avis—que le premier devoir de la Commission du blé est de sortir le genre de grain que l'on peut vendre. Personne ne le contestera, j'en suis sûr. Deuxièmement, en conséquence de cette politique, nous tâchons d'égaliser autant que possible les contingents. Les contingents en question étaient dus en grande partie à ce qu'il y avait dans cette région de l'orge à malter, du blé durum, de la graine de lin et du blé de qualité inférieure qui se vendaient très facilement. En toute justice pour les cultivateurs qui sont là, allez-vous limiter le contingent à 5 ou 4 boisseaux quand il y a de la place dans l'élévateur? Je ne le crois pas.

M. McCullough (Moose Mountain):

D. Je n'ai pas trop à redire à la politique de la Commission du blé que M. McIvor vient de mentionner et qui consiste à avoir dans les élévateurs du grain qu'on peut facilement écouler, mais voici ce que je tiens à souligner et c'est un point qu'on devrait envisager et résoudre si possible. Comme l'a fait remarquer M. McIvor, la qualité n° 4 est de plus en plus demandée; or, je prétends qu'il s'est vendu beaucoup de blé de l'Ouest qui aurait dû être classé dans une catégorie plus élevée que le n° 4. Autrement dit, on l'a changé de de catégorie simplement parce que lorsque le cultivateur est allé à l'élévateur, il y avait de la place pour du n° 4 et pas pour les qualités n° 2 ou n° 3, de sorte que le blé a été mis dans une catégorie inférieure. Si l'on décide d'arrêter officiellement les livraisons pendant que les contingents sont bas et que les cultivateurs se trouvent à pâtir du fait que leur blé est d'une qualité supérieure à celle qui est recherchée, il arrivera que ces cultivateurs feront classer leur blé dans une catégorie inférieure, parce qu'ils ont besoin de fonds pour défrayer leurs dépenses et faire marcher leur exploitation. Je trouve qu'il est absolument injuste que les cultivateurs soient obligés de pâtir, comme cela est arrivé dans le passé, parce qu'ils n'ont pas les qualités de blé qui sont recherchées. Je ne blâme pas la Commission du blé, qui doit vendre où elle peut, suivant les demandes du marché international, mais je dis que nous tenons à ce qu'elle continue d'être bien vue de nos gens. Nous estimons qu'elle nous fournit le meilleur

mode d'écoulement, mais il y a des inégalités et je prétends que si l'on arrête les livraisons le 29 juillet, quand certains de ces cultivateurs ont un contingent aussi bas, ces derniers seront fortement enclins à livrer du blé de haute qualité qu'ils auront fait reclasser dans une catégorie inférieure pour suppléer à la demande qui existera alors.—R. Je n'ai pas entendu dire, monsieur le président, qu'on abaissait la qualité du blé.

D. Je sais que cela se fait.—R. Je ne peux pas concevoir qu'une société coopérative ou même que les autres compagnies fassent une chose pareille. Je n'en ai pas entendu souffler mot. Quant à vos autres questions à propos des qualités, nous ne savons pas quelles sont les qualités qui seront recherchées en août ou septembre prochain. Il est possible que la situation change complètement; elle ne cesse pas de changer. Si les conditions changent, les points de livraison en question en bénéficieront naturellement, mais je sais que beaucoup de cultivateurs de l'Ouest canadien considèrent que nous avons eu tort de prolonger les contingents l'an dernier et que nous ne devrions pas le faire cette année.

M. Tucker:

Il est intéressant de noter que le *Interprovincial Farm Union Council*, qui est venu devant le Comité il y a trois ou quatre jours, a déclaré n'avoir aucune revendication à faire valoir à ce sujet. Personnellement, je trouve que cela vaut la peine d'être noté.—R. Quelqu'un a prétendu, je crois, qu'on ne s'en était guère occupé. Or il y a longtemps que nous étudions la situation et nous avons réuni notre comité consultatif, qui se compose de MM. Plumer, d'Alberta, Brownlee, Hanson, de la *Farmers' Union*, Parker, Marler et Wesson. Nous avons discuté le problème à fond avec eux et la seule recommandation qui ait été faite a été que nous tâchions de rectifier autant que possible ces contingents d'ici à la fin de la campagne, ce qui est d'ailleurs ce que nous faisons. Il n'a pas été question de prolonger la durée des contingentements au delà du 31 juillet.

M. Quelch:

D. Si l'on était en mesure de dire que tous les endroits qui ont le grain que demande la Commission du blé auront d'excellentes chances de voir relever leur contingent à six ou sept boisseaux, cela aiderait.—R. Je peux vous le garantir.

M. Tucker:

D. Autre chose, monsieur le président. J'ai été très satisfait de cette idée de l'unité et de voir qu'elle plaisait à un aussi grand nombre de gens. Certains m'ont suggéré de proposer qu'on en élève le nombre à 200 au lieu de 100 avant de prendre le nombre d'acres comme base. En a-t-on envisagé la possibilité et, le cas échéant, qu'en pense-t-on?—R. Les petits exploitants, bien entendu, trouvent l'idée merveilleuse, mais le gros agriculteur n'aime même pas les 100 unités et celui qui est entre les deux s'opposerait certainement au chiffre de 200 unités. Aussi je pense sincèrement que le chiffre de 100 unités est assez raisonnable.

M. Quelch:

D. Envisage-t-on la possibilité de fixer un second point de livraison là où il n'y a qu'un seul élévateur?—R. Non, pas dans le cas des endroits où il n'y a qu'un seul élévateur. Toutefois, on prévoit un second point de livraison

dans l'autre cas que nous avons discuté, c'est-à-dire lorsqu'un homme ne peut pas se rendre à son point de livraison régulier et à condition qu'il y ait de la place dans le second. Cela fera l'objet de demandes individuelles. Quant aux endroits où il n'y a qu'un seul élévateur, il y a des années qu'on discute la chose: certains producteurs sont pour et certains sont contre. Certains considèrent qu'ils n'ont pas les mêmes avantages lorsqu'il n'y a qu'un seul élévateur à tel endroit, d'autres qui s'opposent à laisser venir ceux qui sont ailleurs et certains de ceux qui n'ont qu'un élévateur ne veulent pas donner le libre choix, parce qu'ils pensent que cela peut diminuer leurs chances de livraison.

D. Certains cultivateurs, là où il n'y a qu'un seul élévateur, auraient le droit d'opter pour un autre point de livraison au moment de la signature du permis, n'est-ce pas?—R. Non, il faut que le cultivateur livre à son propre point de livraison, mais pour accroître les possibilités de livraison dans les circonstances actuelles, nous autoriserons un second point de livraison, ce qui permettra à un homme de livrer ailleurs qu'en son propre point de livraison, mais dans la mesure du contingent en vigueur à son point régulier. Autrement dit, nous ne voulons pas que l'espace libre reste inutilisé.

N. Nicholson:

D. Monsieur le président, je me demande si M. McIvor aurait un relevé de ces points de livraison à quatre et à cinq boisseaux, d'une part, sur le chemin de fer canadien du Pacifique et, d'autre part, sur les chemins de fer nationaux? Il est rumeur qu'on manque de wagons sur les embranchements du premier de ces chemins de fer, mais qu'on n'en manque pas sur le second. Avez-vous le détail de la liste?—R. Je l'ai ici, mais pas à la même date, monsieur Nicholson. J'ai ici le détail au 20 juin, si cela peut vous satisfaire.

D. Avez-vous les points de livraison de quatre, cinq et six boisseaux?—R. Vous voulez avoir les contingents de quatre, cinq et six boisseaux?

D. Oui et sur les chemins de fer nationaux et sur le chemin de fer canadien du Pacifique.—R. Eh bien, au Manitoba, à la date du 20 juin, il y avait neuf endroits à quatre boisseaux, dont deux sur le chemin de fer canadien du Pacifique et sept sur les chemins de fer nationaux. Il y en avait 58 à cinq boisseaux, dont 35 sur le chemin de fer canadien du Pacique et 23 sur les chemins de fer nationaux.

Le Président:

D. Je vous conseille de citer les chiffres pour l'ensemble des provinces, cela suffirait.—R. Je pensais que M. Nicholson s'intéressait particulièrement à la Saskatchewan.

D. Je crois qu'il est préférable de prendre l'ensemble des provinces.

M. POMMER: Je m'intéresse au Manitoba, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Nous pouvons consigner les chiffres dans le compte rendu des délibérations, si vous le voulez.

M. MCCULLOUGH (*Moose Mountain*): Je crois que M. Nicholson les veut tout de suite.

Le PRÉSIDENT: C'est à lui à le dire.

M. Nicholson:

D. Donnez-nous tout le détail.—R. Le voici:

Province	Contingent	C.N.R.	C.P.R.
Manitoba	6 boisseaux	50	58
	7 boisseaux	105	87
Saskatchewan	3 boisseaux	5	7
	4 boisseaux	58	223
	5 boisseaux	163	206
	6 noisseaux	200	65
	7 boisseaux	118	31
Alberta	3 boisseaux	2	—
	4 boisseaux	5	90
	5 boisseaux	22	97
	6 boisseaux	102	86
	7 boisseaux	84	12

M. McCULLOUGH (*Moose Mountain*): Monsieur le président, voudriez-vous demander à M. McIvor de nous indiquer les points de livraison desservis par chacun des deux réseaux?

Le PRÉSIDENT: Chaque point de livraison?

M. McCULLOUGH (*Moose Mountain*): Oui.

Le TÉMOIN: Je peux vous les procurer.

M. QUELCH: Les noms ou le nombre?

M. McCULLOUGH (*Moose Mountain*): Le nombre de points desservis par chacun des chemins de fer.

Le TÉMOIN: Pardon, les voici: Chemin de fer canadien du Pacifique, 1,008; Chemins de fer nationaux, 954; *Northern Alberta Railway*, 66 et points desservis par plusieurs chemins de fer, 52, soit un total de 2,080 points de livraison.

M. Mang:

D. Il a été dit à une séance du Comité la semaine dernière que certains endroits sur les embranchements du chemin de fer canadien du Pacifique n'avaient pas autant de facilité à évacuer leur grain que ceux qui sont situés sur les lignes du réseau national. C'est ce qu'a prétendu un membre du Conseil interprovincial la semaine dernière. Avez-vous des renseignements à ce sujet?—R. Depuis deux mois, le chemin de fer canadien du Pacifique a travaillé ferme pour fournir des wagons couverts. A la date du 20 juin, il avait chargé 122,000 wagons, comparativement à 127,000 l'an dernier. Les chemins de fer nationaux avaient chargé 112,000 wagons, comparativement à 113,000 l'an dernier. Le *Northern Alberta Railway* en avait chargé 9,258 au lieu de 11,030. Cela fait un total de 244,000 wagons, comparativement à 241,000 l'an dernier, pour la période s'étendant du 1er août au 20 juin.

M. Nicholson:

D. D'après ces chiffres, le réseau national accuse une augmentation de 9,000 wagons et le chemin de fer canadien du Pacifique, une diminution de 5,000 wagons pour la même période. Les chiffres que M. McIvor a cités antérieurement indiquent une diminution bien plus considérable à l'égard des points

de livraison à six et sept boisseaux que dessert le chemin de fer canadien du Pacifique en Saskatchewan. Je me demande ce que la Commission pourrait bien faire en vue de résoudre le problème avant la fin de la campagne.—R. Comme je l'ai déjà dit, la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique s'acquitte bien de la besogne en ce moment, mais il vous faut revenir à ce que j'ai mentionné deux ou trois fois, c'est-à-dire à la question des qualités. Je crois que, proportionnellement, il y a plus de grains des qualités non nécessaires dans les élévateurs qui sont situés sur les lignes du chemin de fer canadien du Pacifique que dans ceux qui sont sur les lignes du réseau national.

D. Rose Valley, par exemple, est sur le réseau canadien du Pacifique et Kelvington sur le réseau national. Ces villes sont adjacentes . . .R. Naturellement, il y a toujours des exceptions à la règle.

D. Mais les chiffres que vous avez cités indiquent que, d'une façon générale, les endroits desservis par le chemin de fer canadien du Pacifique . . .—R. Non, la question est la suivante: La Commission du blé va-t-elle refuser des wagons du réseau national parce que la livraison n'est plus la même partout? C'est inconcevable, de sorte que la Commission ne peut pas faire autrement qu'accepter tous les moyens de transport qu'elle peut avoir sur les deux réseaux et expédier autant de grain que possible, que les contingents soient déréglés ou non. Pour moi, c'est la façon rationnelle d'aborder le problème.

D. Il me semble que des statistiques comme celles que vous nous avez citées devraient inquiéter un organisme quelconque du gouvernement.—R. Cela ne cesse de nous préoccuper, monsieur Nicholson, et le régisseur des transports également. Il ne se passe pas un jour sans que nous nous abouchions avec lui ni sans qu'il s'abouche lui-même avec les chemins de fer; or, le chemin de fer canadien du Pacifique a augmenté considérablement la quantité de ses chargements. Je répère qu'il vaudrait mieux attendre à la fin du mois pour juger de la situation. Nous ne sommes rendus qu'à la huitième manche de la partie et nous allons commencer la neuvième. Attendons pour voir ce qu'il est possible de faire à la fin du mois.

M. Mang:

D. On m'a laissé entendre que le chemin de fer canadien du Pacifique avait ralenti son service de transport du grain parce que le transport d'autres marchandises lui rapporte plus. Qu'y a-t-il de vrai là-dedans?—R. Personnellement, je ne le crois pas, mais je l'ai entendu dire.

Le PRÉSIDENT: Pouvons-nous adopter l'article maintenant?

M. Dinsdale:

D. A la page 4 de la seconde partie du rapport, le tableau n° 4 semblerait indiquer que la Commission du blé a eu chaque année un gros surplus. Il vous est probablement impossible, monsieur McIvor, d'indiquer, d'après les chiffres actuels, quel pourra être le surplus cette année?—R. Je ne sais pas, monsieur Dinsdale, mais je préférerais m'en abstenir.

D. Si je vous demande cela, c'est parce que je pense qu'il y a un rapport entre le régime de contingentement et les difficultés de transport d'une part et la continuité de l'encombrement d'autre part. Voudriez-vous nous dire si l'on songe à prendre des dispositions pour parer à cette situation à l'avenir? C'est une situation qui se répète constamment; or, c'est bien beau de parer aux cas d'urgence au fur et à mesure qu'ils se présentent chaque année, mais

quelles dispositions prenez-vous pour remédier définitivement à cette situation? —R. La seule façon d'assurer la livraison du grain dans le pays, c'est en le vendant. Qu'il soit vendu au pays même ou pour l'exportation, c'est à cette seule condition qu'on peut le livrer. Ce que je sais, c'est que depuis deux mois, tous nos ports travaillent à plein rendement. Je crois que le mois dernier, sans toutefois avoir vu les chiffres, les expéditions de Vancouver ont presque battu le record. Le transport sur le Saint-Laurent a été à son maximum. Quant aux dispositions à prendre pour l'avenir, il y a deux choses à considérer: d'abord, la production et ensuite, la question de l'écoulement du grain, c'est-à-dire la demande. S'il n'y avait pas eu de pluie dans l'ouest du Canada il y a une dizaine de jours, nous n'aurions guère eu à nous inquiéter de ce qui aurait pu arriver d'ici au mois de juillet prochain, soit une durée de douze mois. Cela dépend beaucoup de ce que sera la récolte cette année. Si la récolte est moyenne, les difficultés de transport et de contingentement s'atténueront graduellement. A simple titre d'opinion, je dirai que d'ici au mois d'août de l'an prochain, nous devrions pouvoir écouler assez bien notre blé. Personne ne peut le garantir, mais les récoltes en Europe ont été considérablement endommagées et j'espère que la demande se maintiendra en Extrême-Orient, de sorte que les difficultés s'aplaniront graduellement dans la mesure où se maintiendra la demande, mais je ne connais pas d'autres perspectives de longue durée. Je ne suis certainement pas partisan d'une politique de restriction de la production, comme il en est question dans certains milieux, car, pour moi, elle se pratique automatiquement dans le cas du blé. La seule chose que nous puissions faire, c'est de tâcher d'écouler notre blé dans tous les pays du monde où il est possible de le vendre et la situation au pays s'améliorera dans la mesure où nous y réussirons.

D. La difficulté qu'on a éprouvée l'automne dernier semble avoir été due jusqu'à un certain point au caractère sélectif de la demande. Pensez-vous que la création de terminus à l'intérieur pourrait y parer dans une certaine mesure? La demande paraît être invariablement sélective et, à cause de l'encombrement, il est impossible de faire avancer les grains recherchés assez vite pour y suffire. Comment y remédier?—R. Je ne préconiserai pas l'établissement de nouveaux entrepôts dans le pays; on en a construit un grand nombre. La situation est susceptible de s'améliorer dans l'est du Canada, par suite de la canalisation du Saint-Laurent. Là, il pourrait y avoir des changements. Quant aux terminus à l'intérieur des terres, monsieur Dinsdale, à part de permettre de temps à autre à quelque garçonnet de lancer une pierre à travers une vitre, ils n'ont pas servi à grand chose pendant des années.

Il faut envisager l'avenir. Nous n'aurons pas toujours des récoltes abondantes; pour moi, cela ne fait aucun doute. Les gens disent que les méthodes de production ont changé, mais il faut avoir quand même la durée voulue de beau temps pour faire pousser le grain.

Le PRÉSIDENT: L'article sera-t-il adopté?

M. Quelch:

D. J'aurai une autre question à soulever; il s'agit du blé de provende ou du blé de qualité inférieure que les cultivateurs vendent autrement qu'aux agents des élévateurs. Je crois comprendre que rien n'empêche un cultivateur de vendre son blé de pâture, disons à un marchand d'instruments aratoires, en échange d'une lieuse, ou d'une moissonneuse-lieuse, ou d'un moteur, du

moment que le blé en question doit être consommé comme pâture dans les limites de la province?—R. Non, il peut le faire.

D. Il peut le faire. Si le marchand d'instruments aratoires, d'une façon ou d'une autre, vend le blé en dehors de la province, le cultivateur est-il tenu responsable, ou bien est-ce le marchand qui est responsable?—R. Le cultivateur peut vendre son blé à un marchand d'instruments aratoires ou à son voisin, à condition qu'il ne le livre pas aux installations commerciales de la province, c'est-à-dire aux chemins de fer ou aux élévateurs ruraux. Si celui à qui il le vend essaie de l'expédier en dehors de la province, il viole la loi régissant la Commission canadienne du blé et en serait tenu responsable.

D. Vous voulez dire le marchand d'instruments aratoires?—R. Oui.

D. Le cultivateur ne serait pas tenu responsable?—R. Non.

D. Il n'y a rien qui empêche les marchands d'instruments aratoires de faire ce qu'ils font actuellement, c'est-à-dire d'accepter une grosse quantité de blé en échange de machines et de l'expédier ensuite par camion à d'autres endroits de la province pour servir à l'alimentation du bétail?—R. A condition de ne pas le livrer à des installations commerciales.

Le PRÉSIDENT: L'article est-il adopté?

M. McCULLOUGH (*Moose Mountain*): J'aurai plusieurs questions à poser. Il est une heure, monsieur le président, et peut-être voudriez-vous suspendre la séance, ou bien . . .

Le PRÉSIDENT: C'est au Comité à décider.

M. NICHOLSON: Nous nous réunissons cet après-midi.

Le PRÉSIDENT: A trois heures, dans cette même salle.

La séance est suspendue.

REPRISE DE LA SÉANCE

Le PRÉSIDENT: La séance est reprise. Nous étions . . .

M. ARGUE: Je désire faire une mise au point. J'ai dit, ce matin, que, suivant moi, les Américains avaient fourni, sous le régime du plan Marshall, une quantité assez considérable de fonds pour l'achat de blé canadien durant la période de l'après-guerre. Le ministre a déclaré que ce n'était pas le cas, qu'on ne s'était pas servi de fonds américains pour acheter du grain canadien. A l'appui de ma déclaration, j'ai ici un exemplaire des Archives contemporaines de Keesing, traitant des événements mondiaux de 1952 à 1954. A la page 12,551 sous la rubrique "Programme de sécurité mutuelle—Total des crédits et expéditions de secours des États-Unis en vertu du programme de rétablissement européen et du programme de sécurité mutuelle, d'avril 1948 à mars 1952.—Achats à l'étranger", figure la somme de $490,700,000 pour les achats de grains de boulangerie du Canada durant cette période. Je conclus, d'après ce document, que s'est là la valeur globale des grains de boulangerie, principalement sinon exclusivement du blé, qui ont été achetés au Canada et payés avec des dollars des États-Unis, en vertu du programme de rétablissement européen, appelé communément le plan Marshall. Il y a plusieurs achats, à part les achats de grains de boulangerie, représentant une somme globale de

$1,100,000,000. Cet ouvrage confirme ma déclaration à l'effet qu'on avait acheté et payé du blé canadien avec des dollars américains en vertu de ce qu'on pourrait appeler un programme de distribution gratuite.

Ni le Gouvernement ni aucun haut fonctionnaire de l'administration ne s'est jamais plaint, que je sache, que les États-Unis se trouvaient ainsi à distribuer gratuitement du blé canadien, tant que ces derniers achetaient le blé et le payaient en devises stables. Encore une fois, j'estime que le Canada devrait, chaque fois que cela est nécessaire, fournir du blé gratuitement aux pays qui sont dans le dénuement. On a réussi à le faire dans le passé. On l'a fait pour nous pendant quatre ans. D'après le rapport, nous avons vendu, durant la période en question, plus de 200 millions de boisseaux de blé, qui ont été donnés, mais qui ont été payés par les États-Unis.

Le PRÉSIDENT: Revenons aux articles 4 et 5. Y a-t-il d'autres questions au sujet des contingents, ou passons-nous à l'article 6?

M. George McIvor, président de la Commission canadienne du blé est rappelé.

M. Charlton:

D. On a dit que les élévateurs étaient tellement pleins de blé dans les provinces de l'Est qu'il n'y avait pas de place pour le grain de pâture et que c'était la raison de la hausse des prix cette année. Je voudrais demander à M. McIvor si c'est exact ou non.—R. Non, ce n'est pas exact. Les élévateurs de l'Est étaient passablement encombrés l'automne dernier, mais on a transporté une quantité assez considérable de grain de pâture vers l'est par bateau. En outre, il s'en est transporté, bien entendu, beaucoup tout l'hiver par chemin de fer. On s'est plaint effectivement du manque de grain ici et là, mais je crois, que d'une façon générale, l'Est a été assez bien ravitaillé en grains de pâture. Quant au prix, je ne pense pas qu'il ait jamais été exagéré de la part du producteur de l'Ouest.

D. Non, ce n'est pas ce que je voulais laisser entendre. Veuillez ne pas vous méprendre sur le sens de mes paroles. L'écart entre le prix de vente du producteur de l'Ouest et le prix d'achat de l'éleveur de l'Est est si grand que ce dernier se demande parfois pourquoi il y a une telle différence. Je constate que les prix des grains de pâture ont monté cette année; cela ne fait aucun doute.—R. Je crois, monsieur Charlton, que l'éleveur de l'Est est parfois enclin à comparer le prix initial qui est payé au producteur de l'Ouest et le prix qu'il doit effectivement payer dans l'Est, tandis que pour être juste, la comparaison doit être faite entre le prix définitif que touche le producteur et le prix que l'éleveur paie dans l'Est.

D. C'est vrai, mais vous reconnaîtrez qu'il y a quand même un grand écart. Maintenant, pourriez-vous m'indiquer les quantités de grain qui se trouvaient en entrepôt à la fin de la navigation sur les Lacs l'automne dernier, le grain de pâture en entrepôt dans les élévateurs de l'Est et la quantité de grain amenée par voie ferrée durant le reste de la saison jusqu'à la réouverture de la navigation?—R. Je vais voir si j'ai les chiffres. Si je ne les ai pas, je me les procurerai.

D. Si vous ne les avez pas, pourrez-vous vous les procurer pour moi?—R. Oui, c'est ce qu'il me faudra faire, monsieur Charlton.

D. Très bien.—R. Vous voulez dire à la fin de la saison de la navigation sur les Lacs et la quantité de grain de pâture transportée par voie ferrée?

D. La quantité en entrepôt dans les élévateurs de l'Est à la fermeture de la navigation sur les Lacs et la quantité amenée par voie ferrée jusqu'à la réouverture de la navigation.—R. Oui.

M. Quelch:

D. Monsieur le président, lorsque les représentants du Conseil agricole interprovincial étaient ici l'autre jour, on a paru différer pas mal d'opinion quant aux méthodes que pourraient adopter au juste les coopératives agricoles de l'Est et de Colombie-Britannique pour se procurer du grain de pâture. Il s'agissait de savoir si une coopérative ou un éleveur de l'Est ou de l'Ouest pouvait acheter un wagon de grain d'un cultivateur sans passer par la Commission du blé. Peut-on le faire sans obtenir un permis de la Commission?—R. Non. On ne délivrerait pas de permis. En vertu de la Loi de la Commission canadienne du blé, tout le grain qui est vendu au commerce doit être livré au pool. L'homme qui veut acheter du grain directement d'un cultivateur de l'Ouest peut le faire en payant le prix courant, ce qui revient à dire que le cultivateur toucherait son prix initial et la Commission aurait la différence entre le prix initial et le prix courant. Il pourrait l'expédier dans l'Est en pareille circonstance: Cela se fait quelquefois.

D. Autrement dit, on peut acheter un wagon de blé d'un cultivateur, à condition que ce dernier le fasse passer par l'élévateur en vertu de son contingent et qu'il touche le prix initial?—R. Il faut que l'acheteur verse à la Commission du blé le prix soit du blé, soit de l'avoine, soit de l'orge et le cultivateur touche son prix initial. Il recevrait son certificat de participation tout comme si le grain avait été livré directement à la Commission et nous toucherions le prix coté ce jour-là pour le grain en question.

D. L'acheteur aurait à payer le prix de la Commission du blé; il n'aurait pas à payer de frais de courtage ou quoi que ce soit de la sorte. Il pourrait avoir le grain au prix de la Commission?—R. Oui.

M. Pommer:

D. Est-ce que cela serait déduit de son contingent?—R. Oh! oui.

M. Quelch:

D. La même règle s'applique aux céréales secondaires?—R. Oui, exactement la même.

M. McCullough (Moose Mountain):

D. Monsieur McIvor, en vertu de ce système, le cultivateur ou l'acheteur de l'Est a-t-il la garantie qu'on lui livrera exactement le grain qu'il a acheté?—R. Ordinairement, l'acheteur se rend à l'élévateur ou demande au cultivateur qui lui a vendu le grain de s'y rendre à ce moment-là, mais c'est la compagnie d'élévateur qui est chargée de voir à ce qu'on lui fournisse le grain voulu. Nous n'avons aucun moyen de contrôle. Bien entendu, il est inspecté de la façon habituelle quand il passe à Winnipeg.

D. Alors il est impossible pour un cultivateur de traiter directement; autrement dit, un cultivateur de l'Ouest qui veut traiter avec un éleveur de l'Est ne peut pas éviter les frais d'élévateur?—R. Si, il peut charger le grain sur un wagon s'il le désire.

D. Je comprends.—R. Mais il y a la question du pesage. Il lui faudrait faire peser le wagon quelque part et ce ne serait peut-être pas très satisfaisant à cause des difficultés de pesage, à moins de mettre le grain dans un élévateur de tête de ligne et de le recharger une deuxième fois, ce qui serait assez coûteux. L'agent de l'élévateur ou le cultivateur pourrait toujours faire une pesée à la balance et fournir une déclaration de pesée, mais cela ne se fait guère.

D. A ce même propos, lorsque les représentants du Conseil provincial des unions agricoles sont venus ici l'autre jour, ils ont paru, comme l'a signalé M. Quelch, s'intéresser vivement à la question des grains de pâture à destination de l'est du Canada. Un des points importants de la discussion était que le cultivateur de l'Ouest ne pouvait peut-être pas avoir la garantie que l'éleveur de l'Est recevrait la même qualité de grain de pâture qu'il avait livrée. A-t-on une assurance quelconque que cela peut être corrigé, afin que le cultivateur de l'Ouest touche le prix du grain qui a été livré et que l'éleveur de l'Est reçoive bien la qualité de grain qui a fait l'objet de son marché avec le cultivateur?—R. Le cultivateur de l'Ouest peut s'adresser, par exemple, à sa propre société coopérative, c'est-à-dire au pool ou à l'association des cultivateurs de grain et lui dire: "Je veux vendre un wagon d'orge, ou d'avoine, qui doit être expédié à Arnprior, Ontario." L'agent aurait toutes les instructions de la Commission sur la façon de procéder. Il percevrait du cultivateur en question la différence entre le prix initial et le prix courant du jour et le grain serait alors la propriété du cultivateur qui pourrait l'expédier dans l'Est, disons à Arnprior (Ontario), avec la déclaration de pesée de l'agent, attestant que telle quantité de grain a été chargée à bord du wagon. Quant à la qualité, le service d'inspection classerait le grain lorsque le wagon passerait à Winnipeg; le cultivateur vendrait le grain d'après la qualité établie à ce moment-là, qui serait la qualité acceptée, à moins qu'il n'y en ait eu une de fixée entre l'agent de l'élévateur et le cultivateur lors de l'envoi.

M. Weselak:

D. Quel tarif applique-t-on dans un cas de ce genre? Est-ce le tarif du défilé du Nid-de-Corbeau ou le tarif intérieur?—R. Le tarif du défilé du Nid-de-Corbeau s'appliquerait jusqu'à la tête des Lacs et ensuite ce serait le tarif intérieur jusqu'au point de destination.

Le PRÉSIDENT: L'article est-il adopté?

M. Argue:

D. Monsieur le président, j'aurai une ou deux questions à poser au sujet de la disponibilité des wagons couverts et de la différence des contingents aux points d'expédition sur le parcours des différentes lignes de chemin de fer. Je sais qu'il en a été assez longuement question ce matin, mais je n'ai pas pu être présent. Je crois que M. McIvor a indiqué ce matin quels étaient les contingents à la date du 29 juin. Après avoir fait l'addition, je constate qu'il y a 228 points de livraison à 3 ou 4 boisseaux sur le réseau canadien du Pacifique et 65 seulement sur le réseau national; autrement dit, les points de livraison où les contingents sont le plus bas se trouvent surtout sur les lignes du chemin de fer canadien du Pacifique. D'autre part, il y a 96 points de livraison à 6 ou 7 boisseaux sur le réseau canadien du Pacifique et 318 sur le réseau national. Donc, il y a trois fois plus de points de livraison où le contingent est le plus élevé sur les lignes des chemins de fer nationaux que sur celles du chemin de fer canadien du Pacifique et c'est le contraire en ce qui concerne les contingents

les plus bas. D'après ces chiffres, il est donc juste de conclure que les chemins de fer nationaux ont réussi à fournir un assez bon nombre de wagons couverts pour sortir le grain et que le chemin de fer canadien du Pacifique n'a pas su en faire autant, si bien que les cultivateurs de la province de Saskatchewan en général, ou du moins ceux qui sont desservis par ce dernier réseau ont été désavantagés.—R. Je suppose que vous n'étiez pas ici ce matin quand j'ai cité les chiffres des chargements des deux réseaux à venir jusqu'au 20 juin. Voici les derniers relevés, que je me permettrai de citer de nouveau: Du 1er août au 20 juin, le chemin de fer canadien du Pacifique a chargé 122,137 wagons comparativement à 127,737 durant la même période, l'an dernier. Les chemins de fer nationaux ont chargé 112,181 wagons, comparativement à 103,020, l'année précédente. Voulez-vous avoir aussi les chiffres du *Northern Alberta Railway*?

D. Non. Cela confirme ce que j'ai prétendu: le chemin de fer canadien du Pacifique a fourni 5,000 wagons couverts de moins que l'an dernier et les chemins de fer nationaux en ont fourni 9,000 de plus et c'est cet écart de 14,000 wagons qui a causé une énorme différence dans les contingents de livraison. Avez-vous les chiffres de l'année précédente?—R. Je vous les ai cités.

D. Ceux de la même période, deux ans auparavant?—R. Je crains de ne pas les avoir.

D. Avez-vous le nombre total d'acres spécifiées sur les lignes de chacun des deux réseaux?—R. Nous nous procurerons le renseignement, monsieur Argue. Le chemin de fer canadien du Pacifique a plus de grain à transporter que les chemins de fer nationaux.

D. Il en a plus?—R. Oui.

D. Je comprends que la politique de la Commission est de faire venir le grain qui est demandé, mais si je regarde la carte du pool du blé dans l'édition du *Western Wheat Producer* de la deuxième quinzaine de mai, je constate que, dans bien des cas, les qualités avaient très peu de rapport avec les contingents disponibles, car presque invariablement, du moins dans la région de la Saskatchewan que je connais particulièrement bien, les chemins de fer nationaux indiquent des contingents relativement élevés, tandis que ceux du chemin de fer canadien du Pacifique sont bas, malgré qu'il s'agisse de points de livraison situés à une distance de quelques milles seulement et où la nature du sol est la même. Les producteurs de l'Ouest en conviendront, je crois, et le fait est qu'il y a des gens qui l'ont déclaré.—R. J'ai lu l'article, monsieur Argue, qui, si je me rappelle bien, critiquait vivement la Commission du blé et le chemin de fer. Nous avons discuté assez longuement le sujet ce matin. Néanmoins, ainsi que je l'ai signalé, il appert que les chemins de fer nationaux ont fourni plus de wagons cette année que l'an dernier et que le chemin de fer nanadien du Pacifique en a fourni moins. En toute justice pour ce dernier, je dois dire qu'il a beaucoup accéléré ses chargements au cours des dernières semaines. Comme je l'ai dit ce matin, il est très difficile de juger exactement la situation. Nous avons encore un mois et je sais que le chemin de fer canadien du Pacifique concentre en ce moment ses wagons sur les points de livraison dont le contingent est bas pour s'efforcer de le relever.

D. Comment se fait-il qu'il puisse amener une grande quantité de wagons maintenant, car je sais que c'est vrai, et qu'il n'en ait pas fait autant l'automne dernier ou cet hiver? Monsieur McIvor, vous savez très bien que le producteur

a besoin, pour financer sa propre entreprise, de vendre une quantité raisonnable de grain dans le cours de l'année; or, il est très difficile pour les cultivateurs qui se trouvent sur les lignes du chemin de fer canadien du Pacifique, principalement dans le sud et l'ouest de la Saskatchewan, de faire marcher leur exploitation, quand ils sont obligés de garder du blé presque jusqu'à la fin de la campagne agricole, en attendant d'avoir suffisamment de wagons couverts. Qu'est-ce qui ne va pas dans le chemin de fer canadien du Pacifique? Pourquoi ne peut-il pas fournir un meilleur service?—R. Est-ce à moi que vous posez la question?

D. Oui. Vous traitez avec les compagnies de chemin de fer, n'est-ce pas? Vous avez un intermédiaire?—R. Tout ce que je peux dire, c'est que la Commission du blé insiste constamment et le plus possible auprès des chemins de fer pour avoir plus de wagons dans ces régions et que M. Milner ne cesse lui aussi de travailler fort. Nous nous mettons en rapport avec lui presque tous les jours et je ne peux pas vous dire au juste pourquoi cette compagnie fournit moins de wagons cette année que l'an dernier, tandis que les chemins de fer nationaux en fournissent plus. Ce que je sais, c'est que malgré qu'on prétende que les qualités sont les mêmes sur les deux parcours, il s'est transporté sur les lignes du réseau national une grande quantité d'orge à malter, de blé de qualité inférieure ou d'autres qualités recherchées, ainsi que d'orge à pâture et d'autres qualités demandées. Si vous regardez la carte, vous verrez que l'encombrement existe surtout dans le sud-ouest de la Saskatchewan, où les contingents sont comparativement bas et où le blé est surtout du n° 2 ou du n° 3 du Nord dont nous avons une ample provision à la tête des Lacs et je voudrais souligner encore une fois au Comité,—j'ai essayé de le souligner ce matin,—qu'on ne doit jamais rien faire de nature à empêcher la Commission de sortir la sorte de grain que nous avons besoin de livrer à l'exportation. M. Argue en convient, je crois. C'est là notre plus importante mission.

D. Je ne le conteste nullement, monsieur McIvor, mais, d'après votre relevé,—ma déduction n'est pas fondée sur autre chose,—je conclus que ce n'est pas le manque de commandes qui a fait que ces contingents sont si bas aux points de livraison qui sont sur le parcours du chemin de fer canadien du Pacifique.—R. C'est vrai.

D. Je me suis laissé dire par les gens au courant du commerce des grains que, d'une façon générale,—il a pu y avoir une ou deux exceptions,—les commandes étaient là, mais que les wagons n'arrivaient pas tout de suite.—R. Je crois que c'est exact dans bien des cas, monsieur Argue.

D. Donc, quand vous dites qu'il ne faut pas empêcher la Commission du blé d'amener les sortes et les qualités de grain dont elle a besoin pour remplir ses commandes, j'en conviens, mais même en dépit de cette condition essentielle et des commandes qu'avait la Commission, la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique a absolument gâché sa besogne au point de vue de la fourniture de wagons couverts et je proposerais, monsieur le président, de faire venir un représentant de la Compagnie devant le Comité pour justifier sa conduite en la circonstance et expliquer pourquoi elle a omis, comme l'affirme le Pool du blé de Saskatchewan dans le *Western Producer*, de fournir un nombre suffisant de wagons couverts par rapport à celui qu'ont fourni les Chemins de fer nationaux.

M. McCullough (Moose Mountain):

D. Monsieur McIvor, est-ce que la situation visant les wagons couverts s'est maintenant rétablie au point de dire qu'elle nous est plus favorable qu'aux États-Unis?—R. C'est au régisseur du transport que vous devrez poser cette question; il est mieux placé que moi pour vous répondre. Lorsqu'il en a été question à la Chambre au début du printemps, il a été dit qu'il y avait environ 14,000 wagons canadiens de plus aux États-Unis qu'il n'y avait de wagons américains au Canada et que c'était une des raisons pour lesquelles le cultivateur ne pouvait pas faire transporter son grain aux élévateurs et, conséquemment, aux têtes de ligne.

D. Étant donné la situation, vous êtes-vous plaint d'une façon quelconque? —R. M. Milner, qui est le régisseur du transport, s'en occupe continuellement et je crois que vous feriez mieux de vous adresser directement à lui; il est bien mieux au courant que je ne le suis.

Le PRÉSIDENT: Il pourra nous dire le nombre de wagons qui sont aux États-Unis comparativement à ceux qui sont au Canada, car il varie de jour en jour.

M. McCullough (Moose Mountain):

D. Manque-t-on actuellement de wagons couverts pour faire venir tout le grain commandé aux élévateurs ruraux?—R. Les élévateurs ruraux ont des commandes en mains. Quand vous me demandez si l'on manque de wagons couverts, je vous dirai qu'il en arrive un assez grand nombre journellement pour remplir ces commandes et qu'on élève les contingents, mais si vous dites qu'il y a suffisamment de wagons disponibles au Canada pour remplir disons 19 commandes à Wishart, Saskatchewan, je vous répondrai que non, mais qu'ils y viendront graduellement.

D. Mais il faut que le délai soit raisonnable. La Commission ou le Gouvernement devrait certainement voir à ce que le régisseur du transport reçoive l'ordre de remédier à la situation: elle peut devenir intolérable, tandis qu'elle pourrait être relativement bonne. Quelle est la situation aujourd'hui? S'est-elle améliorée au point d'être excellente?—R. Je dirai que la situation s'est considérablement améliorée et que les chargements quotidiens sont aujourd'hui bien plus nombreux. Ils sont excellents depuis un mois.

M. Castleden:

D. Voici ce que je voudrais demander à M. McIvor: A supposer que vous donniez une commande aux compagnies d'élévateurs et que ces dernières chargent tel endroit d'expédier la commande, que faites-vous si l'on n'envoie pas de wagons à l'endroit en question pour remplir ces commandes d'expédition? —R. Invariablement, nous recevons un télégramme du comité local, disant qu'on n'a pas envoyé de wagons. Nous transmettons cette communication à M. Milner et nous nous mettons aussi en rapport avec les chemins de fer pour leur demander d'envoyer aussitôt des wagons à cet endroit.

D. Avez-vous le droit de faire autre chose qu'une demande?—R. Non.

D. Rien autre?—R. Non.

D. A supposer qu'on envoie des wagons à tel endroit et qu'ils ne soient pas répartis entre les différentes compagnies d'élévateurs proportionnellement aux commandes qui ont été données, que faites-vous alors?—R. Nous ne faisons rien, mais les compagnies d'élévateurs de l'endroit s'occupent de la chose.

D. Vous n'avez pas d'autre pouvoir que de demander aux compagnies de chemins de fer de placer ces wagons à l'endroit et de les répartir proportionnellement aux commandes reçues?—R. Le régisseur du transport donne des ordres aux compagnies de chemins de fer pour répartir les wagons proportionnellement aux commandes données à tel point de livraison et ces ordres, que je sache, sont observés.

D. Cela veut dire qu'il n'a absolument rien à faire dans la répartition des wagons à l'endroit en question?—R. Il a certainement le droit d'ordonner aux chemins de fer d'attribuer les wagons proportionnellement aux commandes, car il l'a déjà fait.

D. Vous n'avez pas le droit de donner des ordres à la compagnie de chemin de fer?—R. Non.

M. Argue:

D. Pouvez-vous nous dire en quels termes il ordonne de répartir les wagons au point de livraison?—R. Je peux vous citer le texte de l'ordonnance, si toutefois je peux le trouver ici.

Le PRÉSIDENT: A-t-on d'autres questions à poser pendant qu'on cherche l'ordonnance?

M. McCULLOUGH (*Moose-Mountain*): Monsieur le président, j'ai une question à poser, qui se rapporte, je crois, au sujet en discussion. Elle découle principalement de ce que M. McIvor a dit ce matin à propos de la production du blé au Canada. Vous avez dit, monsieur McIvor, que vous n'étiez pas partisan d'établir un plus grand nombre d'entrepôts à l'intérieur des terres, ou du moins de trop développer ceux qui existent déjà. Depuis mon élection à la Chambre en 1945, j'ai été un de ceux qui ont préconisé une politique nationale d'entreposage des produits agricoles, fondée sur le principe du maintien du prix du grain à un taux toujours normal grâce à l'emmagasinage du reliquat de la récolte de l'année dans les entrepôts de tête de ligne ou sur les fermes. En conséquence, et étant donné la situation actuelle, j'estime qu'on devrait mettre des moyens d'entreposage à la disposition des cultivateurs qui sont incapables actuellement de livrer leur blé et qui le seront d'ici à la fin de la campagne. Le défaut de livraison entraîne, vous le savez, une amende.

Vous avez déclaré aussi ce matin, je crois, que, à votre avis, on ne doit pas s'attendre à une plus grosse production de blé et d'autres grains que celle des dix dernières années. A cet égard, nous ne pouvons faire que des conjectures. Nous ne savons pas, mais je considère qu'il est possible que de nouvelles techniques, le perfectionnement des engrais chimiques et le reste nous permettent d'accroître la production des céréales au pays. En tout cas, je suis en faveur du principe de l'entreposage du grain et d'un système de prix toujours normaux, d'après lequel toute l'affaire sera close et le cultivateur canadien touchera autant que le cultivateur américain sous le régime de la Société de crédit commercial des États-Unis, soit qu'on le paie pour l'installation de moyens d'emmagasinage approuvés sur sa ferme, soit qu'il mette son grain dans un entrepôt de l'État, ce qui lui permettra de toucher une avance. Que pensez-vous de cette idée? Êtes-vous entièrement ou partiellement en faveur d'une organisation telle que celle que le Gouvernement tend actuellement à adopter en principe? Autrement dit, actuellement le cultivateur va être payé pour une partie de son blé qui aura été entreposé. Ne pensez-vous pas qu'il serait préférable d'inaugurer un système tel que celui que j'ai énoncé à l'égard de l'agriculture au Canada?

Le très hon. M. HOWE: Je me permettrai de faire remarquer que c'est là une question politique. Êtes-vous dans la politique, monsieur McIvor?

Le TÉMOIN: Je me le demande parfois, monsieur le ministre. Je ne pense pas que je puisse répondre à cette question.

M. Quelch:

D. Quelle est la raison principale qui vous empêche d'établir un contingent de sept boisseaux d'ici à la fin de juillet? Est-ce le manque de commandes ou le manque de wagons couverts? En d'autres termes, avez-vous actuellement assez de commandes pour établir un contingent de sept boisseaux sur toute la ligne?—R. Si nous ne les avons pas, nous les aurons.

D. Est-ce surtout une question de wagons?—R. Cela dépend de la possibilité de charger le grain dans les wagons à la campagne et ensuite de la possibilité de le faire passer par les élévateurs de tête de ligne sans trop encombrer ces derniers; je veux dire par là la possibilité d'avoir les bateaux pour l'expédier des ports de l'Est ou de Vancouver à bord des océaniques. Ce n'est certainement pas faute de commandes.

D. Vous voulez dire les commandes d'expédition?—R. Les commandes d'expédition dans les campagnes.

M. Argue:

D. Aux points de livraison ruraux. Je suppose que c'est sans exception. —R. La seule exception serait dans le cas où nous aurions du grain à tel point de livraison, qui, d'après nous, encombrerait l'élévateur de tête de ligne et ne pourrait pas être vendu; mais, en général, nous avons actuellement des commandes déjà placées à tous les points de livraison ruraux.

D. C'est aux compagnies de chemin de fer qu'il appartient maintenant de voir à combien on peut élever effectivement le contingent?—R. Cela dépend des chemins de fer et aussi de la possibilité de faire passer le grain par les têtes de ligne et de maintenir la circulation. J'ai dit ce matin et je tiens à répéter encore une fois cet après-midi que ce que nous voulons, c'est faire travailler les deux chemins de fer à pleine vitesse. Autrement dit, si l'on ralentissait le transport sur les chemins de fer nationaux, cela ne profiterait nullement à ceux qui sont sur les lignes du chemin de fer canadien du Pacifique. Comme je l'ai déjà dit,—et je ne pense pas qu'on diffère d'opinion à cet égard—nous voulons faire avancer le grain qu'on peut vendre, qu'il se trouve là où le contingent est bas ou là où il est élevé. Voilà les deux points que je tenais à mentionner.

M. Castleden:

D. Diriez-vous que les ventes à l'extérieur et les ventes au Canada sont suffisantes pour avoir ce contingent de huit boisseaux cette année?—R. Je n'entrerai pas dans ces détails; nous avons discuté toute l'affaire ce matin. L'an dernier, nous avons fait la sottise de dire au ministre que nous pourrions prendre un contingent de huit boisseaux, mais j'avoue que nous l'avons fait par contrainte et nous nous étions basés pour cela sur les renseignements que nous avions eus des agents des élévateurs. On pensait pouvoir atteindre ce chiffre facilement, mais il est arrivé qu'en juillet nous avions besoin de 12,000 wagons couverts supplémentaires pour y réussir. Donc, je ne voudrais pas me trouver de nouveau dans la même posture, monsieur Castleden.

M. McCULLOUGH (*Moose Mountain*): J'aurai une ou deux autres questions à poser et cette fois peut-être sans interjection de la part d'un ministre.

UN HONORABLE DÉPUTÉ: De quelqu'un qui n'est pas membre du Comité.

LE PRÉSIDENT: Peut-être pourriez-vous les adresser au ministre?

M. McCullough (Moose Mountain):

D. Je ne sais pas si M. McIvor exprimait une opinion personnelle ce matin, mais je me rappelle l'avoir entendu dire qu'il n'était pas en faveur de la création d'autres entrepôts à l'intérieur; je suppose qu'il voulait dire par là des entrepôts ailleurs qu'aux têtes de ligne. Il a prétendu, je crois, qu'ils seraient de peu d'utilité, à part de fournir aux petits garçons l'occasion d'en briser les vitres, ou quelque chose de ce genre-là. N'est-il pas vrai que si nous pouvions installer des entrepôts convenables à l'intérieur grâce auxquels le grain se détériorerait très peu, nous pourrions, comme je l'ai déjà laissé entendre, avoir un régime de prix constants? Aux États-Unis, on est venu à la conclusion que la seule façon de se protéger, du moins dans l'avenir immédiat, est d'avoir une banque du sol et de cesser la culture des céréales sur de grandes étendues de terrain qui servent depuis quelques années à cet usage. Je me suis laissé dire qu'on versait là-bas environ $10 l'acre aux cultivateurs, mais nous n'avons rien de semblable au pays et c'est au cultivateur à organiser lui-même sa production. Le gouvernement ne pourrait-il pas établir ces entrepôts à l'intérieur afin de pouvoir emmaganiser du grain pendant les bonnes années en prévision des années déficitaires, qui, d'après ce que vous nous avez donné à entendre, ne manqueront pas de suivre; on pourrait ainsi organiser nos livraisons et nos ventes à l'exportation avec la certitude de pouvoir garantir à nos acheteurs éventuels un approvisionnement de longue durée, ce qui nous permettrait de passer des marchés à long terme, étant assurés de pourvoir fournir la quantité et la sorte de grain qu'on s'est engagé à livrer.—R. Je ne sais pas au juste ce que vous entendez par des entrepôts à l'intérieur. Par exemple, je crois certainement que nous devrions avoir de splendides joueurs de curling pour la coupe Macdonald Briar d'ici à deux ou trois ans, à juger d'après le nombre de patinoires et de rinks qu'on construit dans l'ouest du Canada pour y emmagasiner du grain. Voulez-vous parler de bâtiments dans le genre de l'élévateur de tête de ligne qui se trouve à Moose Jaw?

D. C'est à cela que je pensais.—R. Évidemment, cela coûte cher de mettre du grain dans un élévateur de tête de ligne et de l'en sortir. Cela ne coûte pas plus cher de l'entreposer là,—en réalité, cela coûte un peu moins—; mais dans les années où les approvisionnements sont à peu près normaux et où il n'y a pas un gros excédent, les gens ne mettent pas leur grain dans les entrepôts de l'intérieur; ils l'envoient aux entrepôts de tête de ligne pour qu'il soit prêt à expédier outre-mer. Ces entrepôts ont été très utiles depuis quelques années. Nous avons eu de grosses récoltes et de gros surplus et nous les avons utilisés, vous le savez, à leur pleine capacité; mais je me demande si nous n'avons pas atteint le point de saturation en ce qui concerne les entrepôts de l'intérieur. Nous aurons certainement des années où ces entrepôts fonctionneront à perte, comme cela est arrivé dans le passé.

M. Quelch:

D. Avez-vous une idée de la quantité de blé qui est emmaganisée dans les entrepôts provisoires, tels que les patinoires, les rinks de curling et autres endroits de la sorte?—R. Je ne le sais pas, mais je peux vous dire qu'il y en a une grande quantité.

M. Castleden:

D. Avez-vous les chiffres indiquant la quantité de grain provenant des récoltes antérieures à celle de 1954 qui est encore sur les fermes?—R. Non.

D. Un ancien cultivateur est venu me faire part d'une difficulté qu'il avait. Il a dû abandonner la culture en 1952 et il a encore chez lui 5,000 boisseaux de grain qu'il est incapable de vendre. Je suppose qu'il va lui falloir attendre que la situation s'améliore et qu'il y ait une disette de grain.—R. M. Davison a des renseignements à ce sujet, monsieur Quelch.

Le très hon. M. HOWE: J'ai reçu une note à ce propos.

M. DAVIDSON: C'est la même que celle que j'ai ici. Il y a plusieurs catégories de grain de surplus dans les fermes. Voulez-vous que je les énumère, monsieur le président? Il y a d'abord la question des successions, c'est-à-dire les cas où une succession a été instituée, comportant du blé ou d'autres céréales.

A venir jusqu'à dernièrement, lorsque la quantité de grain appartenant à la succession ne dépassait pas 1,000 boisseaux, on délivrait un permis spécial, autorisant la livraison de la quantité intégrale au cours de la campagne de 1955-1956, au fur et à mesure qu'il y avait de l'espace disponible au point de livraison du requérant.

Lorsque la quantité dépassait 1,000 boisseaux, le permis stipulait que les livraisons porteraient d'abord sur l'avoine, l'orge et le seigle et que le reliquat des 1,000 boisseaux serait livré d'après les contingents autorisés pour une quantité d'acres spécifiée, égale à celle dont le requérant avait bénéficié durant la campagne précédente.

Producteurs qui ont vendu leur terre et qui n'ont pas droit au permis de livraison de 1955-1956 ou qui ont autrement cessé de faire la culture.

Sur réception d'une demande régulièrement formulée, nous délivrons un permis spécial aux producteurs qui ont vendu leur terre ou aux locataires qui ont terminé leur bail et qui n'ont pas droit au permis de 1955-1956, les autorisant à livrer le contingent initial de 300 boisseaux de blé, ou de 800 boisseaux d'avoine, ou de 500 boisseaux d'orge, ou de 500 boisseaux de seigle et à livrer le reste de leur grain suivant les contingents autorisés pour un nombre d'acres spécifié, égal à celui dont ils bénéficiaient durant leur dernière année d'exploitation.

Producteurs qui ont réduit leur propriété

Les requérants qui sont en état de prouver qu'ils cultivent moins de terrain durant la campagne de 1955-1956 que durant la campagne précédente, bénéficient d'un permis spécial, basé sur les considérations suivantes:

1. Si la quantité de grain en cause ne dépasse pas 1,000 boisseaux, on les autorise à livrer leur grain, à condition qu'il y ait de la place disponible.

2. Si la quantité de grain dépasse 1,000 boisseaux, on accorde un permis spécial autorisant la livraison de 1,000 boisseaux, à condition de livrer de préférence l'avoine, l'orge et le seigle que le requérant a en mains. Deuxièmement, on accorde un permis spécial indiquant le nombre d'acres spécifié à l'égard duquel il a le droit de livrer du grain d'après les contingents fixés au besoin pour son point de livraison au cours de la campagne, mais à l'exclusion du contingent initial, lequel nombre d'acres spécifié est basé sur la moitié de la différence entre le nombre total d'acres spécifié

dont il bénéficiait auparavant et le nombre total d'acres dans la culture desquelles il a conservé un intérêt ou qu'il continue de cultiver.

La Commission a autorisé récemment les contingents supplémentaires qui suivent à l'égard des producteurs des catégories mentionnées précédemment:

1. Aux points de livraison où le contingent n'a pas encore été élevé à 6 boisseaux l'acre spécifiée, on accorde au requérant enregistré la permission de livrer 1,000 boisseaux de blé ou, s'il n'a que des céréales secondaires, la totalité de ces céréales, à condition qu'il y ait de la place disponible au point de livraison désigné.

2. Lorsque le contingent au point de livraison du requérant est de 6 boisseaux ou plus, le requérant est autorisé à livrer le reliquat du surplus de grain qu'il possède, à condition qu'il y ait de la place et que ces livraisons n'entraveront nullement celles des autres titulaires de permis à l'endroit en question.

Nous avons contrôlé dernièrement ces diverses catégories et d'après nos relevés basés sur les demandes que nous avons reçues, la quantité de grain restant à livrer dans toutes ces catégories se chiffre en tout à 701,000 boisseaux; or, j'oserai dire qu'en vertu de cette disposition la majeure partie de ce grain sera recueillie cette année.

M. NICHOLSON: Je n'ai pas pu entendre tout ce qu'a dit M. Davidson, mais a-t-il parlé des difficultés qu'éprouve le propriétaire qui touche une part de la récolte? La plupart des propriétaires touchent un tiers de la récolte annuelle. Je signalerai le cas du propriétaire qui a payé sa part des engrais et du sulfatage et qui touche un tiers de la récolte. Il n'a pas touché intégralement son tiers de la récolte de 1954-1955 et n'a rien touché du tout sur celle de 1955-1956. Le propriétaire en question ne crève point de faim, mais il doit acquitter les impôts sur sa terre, qui sont au taux d'environ $200 par quart de section, et il ne peut pas continuer indéfiniment de payer sa part des engrais et du sulfatage s'il ne retire aucun revenu. A-t-on prévu le cas du propriétaire dont le locataire est incapable de livrer sa part de la récolte à même son contingent?

M. DAVIDSON: Non. Dans ce cas-là, le propriétaire est un producteur en vertu de la Loi de la Commission canadienne du blé et le permis est délivré au titre de la ferme. La part que le propriétaire ou le locataire livre est matière d'entente entre eux deux et nous n'avons pas à y voir.

M. NICHOLSON: Mais le propriétaire préfère toucher sa part de la récolte après la moisson et le locataire est incapable de livrer sa propre part.

M. DAVIDSON: Je ne sache pas que ce soit l'affaire de la Commission canadienne du blé.

M. WESELAK: La plupart du temps les livraisons sont divisées.

M. DAVISDON: Oui.

M. QUELCH: Lorsque la terre est vendue avec l'entente disons d'une division de la récolte à parts égales, traitez-vous seulement avec celui qui exploite la ferme?

M. DAVIDSON: Le permis est fait au nom de l'exploitant; la question du partage de la récolte est matière d'entente entre le propriétaire et le locataire.

M. Argue:

D. J'aurai une question à poser au sujet des entrepôts temporaires. Je crois comprendre qu'on a maintenant pour politique de ne plus permettre l'entreposage ailleurs qu'à l'élévateur ou de le restreindre le plus possible.—R. Il a été décidé de ne plus émettre de permis pour les entrepôts de l'extérieur? Nous avons discuté la chose avec les membres de la Commission des grains et les deux commissions sont d'accord sur ce point. La situation est devenue absolument abusive et on court de gros risques en continuant ce mode d'entreposage. On doit toujours supposer que le grain est emmagasiné dans des installations d'où il est facile de l'expédier en cas de difficulté. On nous a signalé qu'une partie de ce grain est en train de se détériorer et quoique ce soit à la compagnie d'élévateur d'en prendre la responsabilité, nous estimons que, dans l'intérêt général, nous devons expédier et à l'étranger et à nos propres marchés intérieurs du grain de bonne qualité et que, par conséquent, nous ne devons pas encourager cette méthode médiocre d'entreposage.

On a, vous le savez, accordé des permis pour emmagasiner de cette façon des millions de boisseaux; or, nous nous sommes adressés à la Commission des grains et nous lui avons assuré que nous estimions en avoir accordé assez.

D. Votre Commission ou la Commission des grains se propose-t-elle de refuser des permis pour des allonges aux élévateurs?—R. Non.

D. Pour l'installation d'annexes?—R. Non.

D. Il est assez arbitraire de dire qu'on n'autorisera pas d'entreposage ailleurs que sur les lieux mêmes. Je ne pense pas que l'emplacement ait beaucoup à faire dans la circonstance. En effet, que le compartiment soit à mille pieds de l'élévateur ou en dehors des limites de la ville, on dit qu'il est ailleurs que sur les lieux; pourtant, il est aussi facile de transporter du grain à mille pieds de distance avec un camion que de lui faire faire le tour de l'élévateur pour aller le mettre dans une annexe. Il me semble que le grain perd plus de qualité et de valeur dans les annexes que dans les entrepôts de l'extérieur, quand ces derniers sont de petits bâtiments, ne contenant que deux ou trois mille boisseaux; je crois que le grain entreposé ailleurs que sur les lieux, à condition que l'entrepôt soit bien construit, est plus en sûreté que dans une annexe de 25,000 à 40,000 boisseaux et plus.—R. La plupart ne sont pas de petits bâtiments; ce sont de grandes patinoires ou des hangars d'aviation ou autres bâtiments de ce genre. Je dirai bien franchement au Comité que je redoute beaucoup ce qui va se produire quand on sortira ce grain. Je ne sais pas quel sera le résultat final.

D. Mes remarques ne visent pas les hangars d'aéroports ni ce qui peut se produire dans les entrepôts contenant un demi-million de boisseaux, mais quel mal y a-t-il à autoriser l'emmagasinage de 2,000, 3,000 ou 4,000 boisseaux de grain dans un compartiment construit convenablement? Le grain n'y est-il pas plus en sûreté?—R. J'imagine que oui, mais je ne vois pas comment on pourrait refuser un permis à quelqu'un qui est propriétaire d'un gros bâtiment et l'accorder à celui qui en a un petit. Si vous consultiez les gens qui sont dans les élévateurs et surtout ceux des syndicats, ils vous diraient, je crois, que l'initiative prise par la Commission au sujet de l'entreposage à l'extérieur les a grandement soulagés.

D. Je ne le conteste pas, mais je trouve que du moment que c'est le producteur qui en paie les frais, on ne devrait pas, pour décider si un permis doit être accordé pour tel bâtiment ou non, se baser effectivement sur le fait qu'il

est ou non sur les lieux mêmes, ou qu'il appartient ou non à une compagnie d'élévateur. La seule chose sur laquelle on devrait se guider, c'est de savoir si le grain se gardera dans le bâtiment en question et s'il est facile à expédier. La question de l'emplacement ne devrait pas entrer en ligne de compte.—R. Vous feriez mieux de dire: "Du moment que le producteur en paie les frais jusqu'à un certain point." En effet, en vertu de la dernière disposition prise, la trésorerie paie une partie des frais de manutention. Nous estimons qu'il est entendu, sinon dit en toutes lettres, dans la Loi de la Commission canadienne du blé que le grain doit être emmagasiné dans des installations où la Commission puisse se le procurer facilement; or, ce n'est pas le cas de beaucoup d'entrepôts de l'extérieur.

D. Je ne veux pas discuter avec vous, mais je crois quand même que le grain est plus en sûreté dans les petits entrepôts de l'extérieur que dans certaines de ces annexes qu'on voit en si grand nombre quand on voyage et où le grain se détériore.

M. Quelch:

D. Quelle est la durée du permis d'entreposage temporaire? Les compagnies d'élévateurs louent souvent un local pour trois ans. Le permis est-il bon jusqu'à la fin de ces trois ans?—R. Les permis sont renouvelables chaque année, mais la Commission des grains qui accorde le permis à la compagnie examine de nouveau l'entrepôt, qui doit être approuvé en premier lieu par les deux commissions à titre d'entrepôt régulier, tout comme s'il s'agissait d'un entrepôt temporaire.

D. La compagnie ne serait pas obligée de transporter le grain dans un élévateur?—R. Non.

M. McCullough (Moose Mountain):

D. Ne règlerait-on pas la difficulté en exigeant un genre d'entreposage approuvé qui remplirait les conditions imposées par la Commission du blé?—R. On revient à la question de l'entreposage aux têtes de ligne et je ne peux rien ajouter à ce que j'ai dit à ce sujet.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions?

M. Zaplitny:

D. Au sujet des entrepôts de l'intérieur, est-il arrivé, au cours des dix dernières années, qu'on ait eu des commandes à un moment donné de l'année et que le grain n'ait pas pu être livré aux élévateurs ruraux, faute de moyens de transport ou parce que les routes étaient obstruées? Est-il arrivé que la Commission ait eu besoin d'un certain genre ou d'une certaine qualité de grain qui se trouvait dans les fermes, mais qu'on ne pouvait pas livrer aux élévateurs ruraux et que cela ait causé une pénurie temporaire?—R. Non, je ne le crois pas. Vous parlez des dix dernières années? Je ne me rappelle pas que cela soit arrivé, du moins depuis plusieurs années, mais, le cas échéant, voici ce qu'on fait: lorsque le grain de la variété spécifiée n'arrive pas de la campagne, on autorise un contingent supplémentaire, ce qui facilite les livraisons, sinon à l'endroit en question, du moins à d'autres.

M. Argue:

D. Vous avez dit précédemment, monsieur McIvor, que ce n'est pas le manque de commandes de la part de la Commission qui retardera la livraison

du grain d'ici à la fin de la campagne ni qui empêchera l'augmentation du contingent à 7 boisseaux.—R. Je vous demande pardon. Je n'ai pas parlé d'augmenter les contingents à 7 boisseaux; je m'en suis bien gardé!

D. N'avez-vous pas dit—vous me corrigerez, si j'ai tort—qu'il y aurait suffisamment de commandes pour relever les contingents et qu'il s'agissait seulement de moyens de transport.—R. Si vous vous arrêtez au mot "contingents", je serai d'accord avec vous.

D. Oh! n'a-t-on pas donné les commandes?—R. Non, vous amplifiez. J'ai dit bien clairement ce matin et j'ai répété cet après-midi à M. Castleden, je crois, que nous ne voulions sous aucun prétexte garantir de prendre 8, 7 ou même 6 boisseaux ou n'importe quelle autre quantité. J'ai expliqué que nous avions discuté la question à cinq assemblées agricoles et rappelé ce qui était arrivé l'an dernier et je suis sûr que tous les délégués, ou du moins la grande majorité, avaient reconnu que nous ne devrions pas annoncer à l'avance ce que nous prendrions. Quant aux commandes d'expédition, il y en a actuellement aux points de livraison où les contingents sont bas et ces contingents n'ont pas été haussés; il y en a aussi à d'autres endroits où le contingent est élevé, mais il y a certaines variétés de grain que nous avons besoin de sortir.

D. A supposer qu'il y ait des wagons couverts disponibles—peut-être n'y en a-t-il pas, mais supposons qu'il y en ait—, je croyais vous avoir entendu dire que ce n'est pas le manque de commandes d'expédition qui empêchera de transporter un contingent de 7 boisseaux.—R. Je vous demande pardon, mais ce n'est pas ce que j'ai dit.

Le très hon. M. HOWE: Si vous ne prenez garde, vous vous laisserez enjôler.

Le TÉMOIN: Je ne me laisserai point enjôler.

M. Argue.

D. La question de wagons mise à part, jusqu'à quel point pensez-vous qu'il y aura assez de commandes pour un contingent de sept boisseaux?

Le très hon. M. HOWE: Ne pourriez-vous pas dire qu'il y aura assez de commandes pour charger tous les wagons couverts qui arriveront aux élévateurs des provinces de la Prairie?

M. Argue:

D. Je pensais que c'était exactement ce que M. McIvor avait dit.—R. Parlant en ce moment au nom de la Commission canadienne du blé, je dis que nous fournirons des commandes pour tout le grain que les chemins de fer pourront transporter.

D. Très bien. Peut-on dire que pendant la présente campagne, il y a eu assez de commandes jusqu'ici aux points de livraison où le contingent est bas, mais qu'il y a eu effectivement une pénurie de wagons?—R. Oui, il y a eu des commandes aux points de livraison où le contingent est bas.

D. Il suit donc que tout dépend du nombre de wagons disponibles, que ce sont les chemins de fer qui fixent effectivement le contingent d'après le nombre de wagons qu'ils fournissent et que si, le 31 juillet, il y a des points de livraison —je souhaite qu'il n'y en ait pas—où le contingent est inférieur à 7 boisseaux ou, étant à 7 boisseaux, n'a pas pu être livré, ce ne sera pas faute de commandes de la part de la Commission du blé, mais bien faute de wagons couverts?—

R. Je vais répéter ce que j'ai essayé de faire comprendre depuis le commencement de ce débat au sujet des contingents. J'ai déjà dit et je répète que les chemins de fer auront des commandes à tous les points de livraison où le contingent est bas actuellement. La quantité de grain qui sera transportée dépendra de ce qu'on pourra charger aux points de livraison en question. Il faut aussi éviter d'encombrer la tête de ligne et assurer le transport sur les Lacs. Je ne peux pas en dire plus long.

D. Alors s'il y a des points de livraison où le contingent est bas dans le sud-ouest de la Saskatchewan et ailleurs, c'est parce qu'on n'a pas eu suffisamment de wagons couverts durant l'année courante.

Le très hon. M. HOWE: N'essayons pas de simplifier sa réponse. Il a dit également qu'une des raisons était aussi le fait que la qualité de grain qui se trouvait dans certains élévateurs ne se vendait pas facilement pour l'exportation.

M. Argue:

D. Je ne pense pas que cela ait contribué à restreindre le contingent.—R. Cela a pu y contribuer.

D. Pour moi, il est très important d'égaliser les contingents afin que tous les producteurs des provinces de la Prairie bénéficient des mêmes avantages pour livrer leur grain. Je préférerais un contingent universel de cinq boisseaux, qui permettrait à tous les producteurs de livrer cette quantité, plutôt que d'avoir un contingent plus élevé dont tout le monde ne profiterait pas.—R. Loin de moi l'idée de vous prêter des intentions que vous n'avez pas, mais quand vous dites que vous préféreriez un contingent de cinq boisseaux, cela signifie que vous seriez prêt à manquer la vente d'une partie de notre grain.

D. Non. Si le contingent était fixé, par exemple, à six boisseaux, dites-moi quelles ventes vous auriez manquées?—R. Que ce soit six ou sept boisseaux, il n'est pas prudent, à mon avis, ni dans l'intérêt du producteur, de restreindre nos ventes sous prétexte que le contingent à tel ou tel endroit est de six, sept ou huit boisseaux, ou quel que soit le chiffre. C'est ce qui arriverait si le contingent était limité à cinq boisseaux.

D. Si vous l'aviez limité à six boisseaux, auriez-vous perdu des commandes? —R. Peut-être.

D. Vous n'êtes pas sûr?—R. Cela aurait pu arriver. Le principe est exactement le même. Je vais vous citer un exemple. A supposer que vous ayez l'occasion d'écouler de l'orge à malter aux États-Unis qui serait en excédent d'un certain contingent donné et qu'il n'y ait pas assez d'orge à malter dans les fermes pour venir prendre la place de celle qu'on expédie en dehors, vous constatez que si vous acceptez ces commandes et que vous vendiez l'orge en question, il y aura suffisamment de place à cet endroit pour prendre sept ou huit boisseaux, allez-vous maintenir le contingent à cinq boisseaux et empêcher l'homme de livrer du grain à l'endroit en question?

D. Si vous me posez la question, je vous dirai que je préfèrerais que le contingent à cet endroit fût inférieur à la quantité qu'on peut livrer dans les circonstances que vous avez relatées, mais, vers la fin de la campagne j'envisagerais la possibilité de désigner un point de livraison facultatif.—R. C'est ce que nous allons faire.

D. C'est mon idée et si cela vait pour effet d'égaliser les chances, il serait préférable d'avoir un contingent inférieur, quitte à désigner un deuxième point de livraison s'il le fallait pour remplir l'espace disponible et là où la Commission

a besoin d'une quantité supplémentaire, soit d'orge ou d'autre grain, d'appliquer des contingents spéciaux ou des règles spéciales.—R. C'est ce que nous faisons et nous créons quand même de la place. L'orge s'expédie. D'après ce que vous venez de dire, je crois comprendre qu'au lieu d'avoir 378 millions de boisseaux de blé emmagasinés au Canada, vous seriez disposé à en avoir 278 millions.

D. Non, ce n'est pas la déduction qui s'impose.—R. Eh bien, disons alors 358 ou 348 millions.

Le très hon. M. HOWE: A supposer qu'il y ait une grosse récolte dans le territoire desservi par les chemins de fer nationaux et une maigre récolte dans celui que dessert le chemin de fer canadien du Pacifique, allez-vous arrêter les livraisons sur le réseau national lorsqu'elles auront atteint les quantités qu'on peut livrer sur les lignes du chemin de fer canadien du Pacifique?

M. Argue:

D. Je ne sache pas que les mauvaises récoltes soient particulières au parcours que suit tel ou tel chemin de fer. C'est là-dessus qu'on se base pour attribuer ou fournir les wagons.—R. Monsieur le président, je crois avoir dit tout ce qu'il y avait à dire à ce sujet. Nous avons discuté la chose avec notre comité consultatif et il n'est pas d'accord avec vous, monsieur Argue.

M. Mang:

D. Quels sont les membres de ce comité consultatif?—R. M. M. Plumer, Brownlee, Wesson, Hanson, Marler et Parker.

M. Argue:

D. Ils sont d'accord avec moi au sujet des contingents qui existent à certains points de livraison, car c'est leur opinion que j'ai citée.—R. Je parle de notre dernière réunion d'où il m'a paru ressortir que le comité consultatif est d'avis de permettre de livrer autant de grain que possible à même la présente récolte.

D. Personne ne s'y oppose.

M. Weselak:

D. S'il vous fallait adopter la proposition de M. Argue, vous seriez obligé d'amener du grain dont vous n'avez pas la vente.—R. Oui, c'est de deux choses l'une.

M. Argue:

D. Vous allez avoir des points de livraison facultatifs?—R. Oui. Tout le monde paraît d'accord sur ce point. Compte tenu de la situation que j'ai mentionnée, la Commission essaie autant que possible d'égaliser les contingents aux différents points de livraison dans l'ouest du Canada. C'est ce que nous efforçons de faire.

D. C'est à cela que je vise. J'aurai une autre question sur un sujet quelque peu différent. Je voudrais que vous nous donniez un aperçu de la façon dont la Commission donne ses commandes d'expédition, dont elles sont réparties parmi les compagnies d'élévateurs et dont les wagons sont répartis, une fois les commandes distribuées.—R. Je ne pense pas que la situation ait changé depuis notre dernière réunion à ce sujet. Je veux bien l'expliquer de nouveau. La Commission canadienne du blé attribue à chaque compagnie une proportion de l'ensemble des commandes du grain qui est à expédier.

M. Blackmore:

D. Chaque compagnie?—R. Oui.

D. Il s'agit des compagnies d'élévateurs?—R. Oui, monsieur Blackmore. Les commandes qu'on donne aux compagnies d'élévateurs portent sur certaines quantités globales et les compagnies, à leur tour, les répartissent entre les différents points de livraison ruraux, qui les exécutent quand les wagons arrivent.

M. Argue:

D. La part proportionnelle des commandes globales varient-elle de temps à autre ou bien est-ce une quote-part générale?—R. Elle peut varier dans le courant de la campagne, mais, dans l'ensemble, nous visons—et nous réussissons, je crois—à établir une certaine proportion pour chaque compagnie à la fin de l'année.

D. Puis la compagnie répartit elle-même ses propres commandes?—R. Justement.

D. Plus ou moins entre les élévateurs qui sont aux divers points de livraison. —R. Exactement.

D. Je ne pense pas qu'on ait fait consigner l'ordonnance du régisseur du transport. Qu'arrive-t-il après que les commandes ont été réparties entre les diverses compagnies d'élévateurs au point de livraison?—R. Voici le texte de la circulaire n° 12, adressée aux commerçants par la Commission canadienne du blé le 13 février 1955, laquelle contient les instructions du régisseur du transport:

Toutes les compagnies sont priées de noter la circulaire n° 238 de la Commission des grains en date d'aujourd'hui, laquelle est ainsi conçue:

Ayant été informée que les concessionnaires d'élévateurs ruraux ne sont pas propriétaires du blé, de l'avoine et de l'orge entreposés dans leurs élévateurs qui ont été achetés des producteurs pour le compte de la Commission canadienne du blé, la Commission décrète qu'il ne sera pas accepté de demandes de wagons dans le livret de commandes des concessionnaires ou des agents de ces élévateurs à l'égard du blé, de l'avoine et de l'orge qui ont été achetés de producteurs.

Toute demande de wagon pour l'expédition du blé, d'avoine ou d'orge acheté pour le compte de la Commission du blé après sa livraison à l'élévateur est automatiquement annulée.

Les compagnies sont priées d'avertir immédiatement leurs agents régionaux qu'au fur et à mesure qu'ils reçoivent de la Commission canadienne du blé l'autorisation d'expédier du blé, de l'avoine ou de l'orge pour son compte, ils doivent aussitôt demander à l'agent local de la compagnie de chemin de fer un nombre suffisant de wagons pour leur permettre d'effectuer ces expéditions. On doit procéder de la même façon pour les wagons dont on a besoin pour l'expédition de l'orge à malter qui est livrée par les producteurs en vertu de permis spéciaux en excédent du contingent, de même que pour les expéditions de seigle et de graine de lin autorisées par la Commission.

A ce propos, nous vous informons que le régisseur du transport a ordonné aux compagnies de chemins de fer de fournir, pour le transport du grain dont l'expédition a été autorisée par la Commission, un nombre de wagons proportionnel aux commandes que la Commission aura approuvées pour le point de livraison.

Les chemins de fer ont, que je sache, observé cet ordre général.

(L'article est adopté.)

N° 6—"Régime de transport".

Le TÉMOIN: Je crois qu'on a assez bien débattu le sujet.

N° 7—"Entente de manutention".

M. Pommer:

D. Monsieur le président, je voudrais avoir quelques précisions à ce sujet. On entend beaucoup parler, du moins j'entends beaucoup parler dans ma région des frais de détournement. Les frais de détournement à l'égard du grain qu'on expédie ou qu'on détourne pour le diriger vers les minoteries, les établissements de maltage et autres usines de transformation de l'intérieur sont payés par ces établissements, n'est-ce pas?—R. Oui. Les frais de détournement font partie de l'entente de manutention. Le grain qui est expédié aux minoteries, aux établissements de maltage et autres usines de transformation de l'intérieur fait l'objet de frais de détournement qui sont acquittés par l'acheteur, c'est-à-dire celui qui reçoit le grain. Les frais de détournement du blé ou des autres céréales qui sont expédiés aux têtes de ligne de l'intérieur ou à Fort-Churchill ou à Prince-Rupert sont à la charge de la Commission du blé. La raison en est bien simple. Chaque année, nous nous réunissons avec les compagnies d'élévateurs et nous tâchons de conclure le meilleur marché possible. Voilà des années que nous essayons d'obtenir qu'elles renoncent aux frais de détournement pour le grain expédié à Churchill, à Prince-Rupert et aux têtes de ligne de l'intérieur, mais je regrette de vous dire que nous n'avons pas réussi.

D. Au sujet de Churchill, je crois que c'est M. Wesson qui, il y a moins de deux ans, a expliqué les frais de détournement et, à mon avis, les a justifiés, car vos frais de manutention, vous frais d'entreposage sont d'autant moins élevés qu'aux têtes de ligne, comme Fort-William, par exemple.—R. Les compagnies prétendent que ce grain ne va pas à leurs propres installations ou qu'elles n'en retirent aucun profit aux installations de tête de ligne. Étant donné que leurs élévateurs ruraux et leurs élévateurs de tête de ligne ne font qu'un, il faut que ces derniers leur rapportent un certain revenu.

D. C'est pour cela que j'ai soulevé le sujet; je n'étais pas sûr.—R. Oui.

D. Est-ce que c'est la même chose dans le cas de Prince-Rupert?—R. Oui et pour tous les élévateurs de tête de ligne de l'intérieur.

D. Les élévateurs de tête de ligne de l'intérieur?—R. Mais lorsqu'on réexpédie le grain de l'élévateur de tête de ligne de l'intérieur à l'élévateur principal et que ce dernier le manipule, alors il n'y a pas de frais de détournement à payer, sauf dans le cas du grain gourd, du grain contenant un excès de déchets, ou quelque chose de la sorte.

M. Quelch:

D. Comment pouvez-vous justifier les frais de détournement quand leurs entrepôts sont utilisés au maximum de leur capacité?—R. Comme je l'ai déjà dit, monsieur Quelch, c'est une chose que nous débattons depuis des années avec les compagnies. Je crois qu'il en a été question à chacune des audiences du comité. La Commission serait naturellement enchantée de les voir se désister de ces frais, mais même les associations de producteurs ne sont pas disposées à le faire, de sorte que je ne vois pas comment on pourrait décider les compagnies privées à y renoncer.

D. J'aurais dû dire: "Comment peuvent-elles les justifier", car vous êtes jusqu'à un certain point à leur merci. Je ne vois pas comment elles peuvent justifier ces frais quand leurs entrepôts sont utilisés au maximum de leur capacité.—R. Nous avons eu recours à tous les arguments, monsieur Quelch.

Le très hon. M. HOWE: Les compagnies de grains se paient réciproquement des frais de détournement. Par exemple, lorsqu'un terminus à la tête des Lacs est rempli, il y a toujours un autre exploitant qui est prêt à payer des frais de détournement pour faire expédier le grain à son élévateur, à moins que tous les entrepôts de la région ne soient pleins.

Le PRÉSIDENT: D'après M. Wesson, leur tarif d'entreposage est si bas, ou du moins ils le considèrent si bas, comparativement aux autres élévateurs de tête de ligne, disons à Churchill, que s'ils étaient privés du revenu qu'ils retirent de ces frais de détournement, il leur faudrait hausser leur tarif d'entreposage à ces endroits et, en fin de compte, les cultivateurs y perdraient au lieu d'y gagner. Tel était son raisonnement.

M. POMMER: D'après lui, cela ne s'applique qu'à Churchill.

M. TUCKER: Le fait est que le sujet est soulevé de temps à autre aux réunions des producteurs et des syndicats, par exemple, et, chaque fois qu'il en est question, les représentants du syndicat du blé se justifient devant leurs propres producteurs, de sorte que je ne vois pas pourquoi on critique la chose continuellement ici.

M. QUELCH: Dans le cas des syndicats, l'argent revient aux cultivateurs, mais on ne peut pas en dire autant dans le cas des élévateurs privés.

M. TUCKER: Si le comité des cultivateurs est satisfait, il est difficile de faire plus.

Le PRÉSIDENT: L'article est-il adopté?

(L'article est adopté.)

N° 8—Compte de vente en commun—blé.

Le TÉMOIN: Il n'y a réellement aucune observation à faire à ce sujet.

M. ARGUE: Monsieur le président, c'est une très longue partie.

Le TÉMOIN: Pardon?

M. ARGUE: Le numéro 8 est une très longue partie du rapport.

M. ZAPLITNY: Monsieur le président, j'aurai une question au sujet du numéro 8. Je remarque dans les tableaux de réceptions mensuelles du 1er août 1954 jusqu'au 31 juillet 1955 . . .

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. Zaplitny:

D. Le premier mois, soit août 1954, est marqué: Néant. Pourriez-vous nous donner des explications là-dessus? Il doit y avoir une raison bien simple. —R. Oui. Monsieur le président, nous attendons, pour fixer nos prix initiaux, d'avoir une idée de l'état de la récolte; cela nous permet de le juger. Dans l'intervalle, on n'achète pas de blé dans la campagne. On fait des avances, mais cela n'entre effectivement dans les réceptions de la Commission qu'en septembre.

D. Autrement dit, c'est une inscription?—R. Exactement.

D. Ce n'est pas définitif?—R. Le grain est livré, mais le règlement est effectué plus tard.

D. Oui.

M. NICHOLSON: Sous cette rubrique, il y a une très intéressante partie visant l'accord international sur le blé. Quand il a été question de la situation internationale ce matin, il a été suggéré d'attendre d'être rendu à cet article pour discuter plus amplement le sujet.

M. McIvor nous a dit que les subventions sont un facteur à considérer dans certains pays. Il a mentionné la France. Il y a quelques années, la France importait du blé, mais, l'an dernier, bien que je n'aie pas les statistiques, elle a exporté environ 60 millions de boisseaux de blé sur lequel elle a payé une prime d'environ $1.61 le boisseau, si je me rappelle bien. Je vois dans le dernier bulletin d'information de la *Canadian Federation of Agriculture* toute une liste de pays où le prix est supérieur à $2 le boisseau. Il y a quelques pays, y compris le Canada, où le prix est inférieur à $2 le boisseau. M. McIvor voudrait-il nous donner quelques explications au sujet de la concurrence à laquelle on peut s'attendre à l'avenir. Je sais qu'il est difficile d'établir des pronostics exacts. Si les pays d'Europe, par exemple, emploient des fonds considérés ordinairement comme fonds de défense pour produire des céréales, c'est une chose que la Commission du blé devra envisager. Par exemple, je crois comprendre que la Grande-Bretagne réserve une grosse proportion de son budget de défense pour accroître la production du blé chez elle, afin que, en cas de guerre, elle n'ait pas à compter sur les expéditions d'outre-mer.

J'imagine qu'il y a d'autres pays dans le même cas, la Suisse, par exemple, qui paie son blé à raison de $4.03 le boisseau. Je suis sûr qu'elle pourrait avoir du blé canadien, livré chez elle, à bien meilleur marché que cela. Si ces pays font de la production du blé une partie de leur programme de défense, nos cultivateurs devront, je crois, se procurer des moyens d'entreposage. D'après les relevés, ils ont livré, je crois, huit boisseaux par acre l'an dernier. Cette année, à cause de l'abondance de la récolte, ils en livreront beaucoup moins. Je ne vois pas comment les cultivateurs canadiens vont survivre si ceux des autres pays comptent sur leurs propres ressources et que nous soyons obligés de soutenir leur concurrence. M. McIvor voudrait-il nous dire quel va être l'effet de ces subventions sur l'accroissement de la production, principalement en Europe?

Le très hon. M. HOWE: Vous dites qu'il a été livré plus de blé l'an dernier qu'on en livrera cette année. Or, il s'en livrera beaucoup plus cette année que l'an dernier.

M. NICHOLSON: L'an dernier, on a prolongé le délai de livraison des contingents. J'ai dit que la récolte serait beaucoup plus grosse cette année, que je crois comprendre qu'il restera une grande quantité de grain dans les fermes et qu'il est impossible de prévoir quand il pourra se vendre.

M. ROBERGE: Quel sera le résultat proportionnellement à la superficie cultivée?

M. Nicholson:

D. Je me demande si M. McIvor pourrait nous dire ce qu'il pense de l'ensemble de la situation, surtout en ce qui concerne le marché européen?—R. Je

crois franchement que la production du blé est une question politique de haute importance en Europe. Prenez la France, par exemple. Je ne peux pas concevoir pourquoi la France essaierait d'exporter annuellement 65 à 70 millions de boisseaux de blé sur lequel il lui faut payer, comme vous le dites, une prime de $1.60 le boisseau. Cela ne me paraît pas rationnel, mais le pays a adopté une ligne de conduite et c'est devenu une question politique très importante en France. On peut en dire autant de la plupart des autres pays d'Europe. Quant à l'effet de cette politique, je peux dire que la France, qui a exporté beaucoup l'an dernier, va, cette année, importé plus qu'elle n'exportera.

D. Cela est dû en grande partie au mauvais temps qu'ils ont eu en Europe. —R. Alors, disons que la France, qui a beaucoup exporté l'an dernier, importera plus qu'elle n'exportera cette année, à cause du mauvais temps qui a diminué sa récolte. Mais, d'une façon générale, mon impression est que la production du blé est devenue une question politique de haute importance dans la plupart des pays d'Europe et que bien qu'elle puisse varier dans ses modalités ou comporter différents taux de subvention, le système de prime à la production est devenu un très important facteur politique dans chacun des pays en question. Il n'y a pas de doute que la plupart de ces pays peuvent acheter du blé ailleurs à meilleur marché, mais ils considèrent apparemment qu'il convient de payer plus cher le blé indigène pour garder ces terrains en culture, car on ne peut guère y cultiver du grain économiquement autrement qu'avec ces prix élevés.

D. On me dit qu'en Grande-Bretagne, par exemple, les gens du ministère des Finances préfèreraient qu'on achète plus de blé canadien qui est de meilleure qualité et moins cher, mais que les autorités de la Défense tiennent à ce que la moindre parcelle de terrain soit mise en culture. Les autorités de la Défense, qui ont le dernier mot, dépensent beaucoup plus en subventions dans le Royaume-Uni qu'elles n'en dépenseraient si elles envisageaient la question du point de vue purement économique. Avez-vous des commentaires à faire à ce sujet? —R. Je crois que la politique du Royaume-Uni est plutôt le prolongement de sa politique du temps de guerre, quand on payait de gros prix pour encourager la production nationale et que c'est devenu une habitude. Toutefois, n'eut-ce été sa production nationale, il est probable que ses habitants n'auraient pas pu survivre pendant la guerre. Certes, le Royaume-Uni a importé des quantités énormes de produits, mais sa production nationale a néanmoins très largement contribué à sa survivance.

M. Pommer:

D. A la page 6, il est question de blé acheté d'autres personnes que des producteurs. De qui la Commission achète-t-elle du blé, à part des producteurs?—R. Il s'agit en partie du blé dont a parlé M. Davidson, qui a perdu son identité et dont le propriétaire n'est pas reconnu comme producteur aux termes de la loi.

D. Je remarque qu'il y en a 578,296 boisseaux.—R. Voulez-vous parler du blé superflu?

D. Du blé acheté d'autres personnes que des producteurs, à la page 6. —R. Il s'agit en grande partie d'excédents d'élévateurs.

M. Harkness:

D. Sous la rubrique des qualités, je remarque qu'il y a 107 ou 108 millions de boisseaux de qualités impropres à la mouture, 5 ou 6 qualités de provende ou autres. Je crois que vous les avez estimées à 31·1 p. 100 des réceptions

totales. Là-dessus combien avez-vous pu en vendre et combien avez-vous dû en reporter à l'exercice suivant?—R. Voulez-vous dire combien on a vendu cette année?

D. Oui, combien avez-vous pu en vendre durant la campagne de 1954-1955 et combien avez-vous dû en reporter à la campagne de 1955-1956?—R. On l'a pour ainsi dire tout vendu, monsieur Harkness.

Le très hon. M. HOWE: Ob a tout vendu cette année, mais je crois qu'il y avait eu un assez gros surplus l'an dernier.

Le TÉMOIN: Monsieur Harkness, nous sommes en train de discuter le rapport supplémentaire. Je ne sais pas si c'est là votre intention, mais vous y trouverez les renseignements touchant le report de la quantité de blé de basse qualité.

M. Harkness:

D. Où cela paraît-il?—R. A la première page du rapport supplémentaire, mais si vous voulez vous reporter à la page 8 du même rapport, vous verrez qu'il est dit ceci au deuxième paragraphe:

> Le pool du blé de 1954-1955 comprenait 106 millions de boisseaux de blé de pâture nos 5 et 6, y compris une petite quantité reportée du pool de 1953-1954. A la clôture du pool le 4 mai, on a reporté 41 millions de boisseaux de ces qualités au compte de vente en commun de 1955-1956. De ces 41 millions de boisseaux, il y avait 30 millions de boisseaux qui représentaient des ventes sur le marché libre aux prix courants.

Depuis ce temps-là, pour ainsi dire tout ce blé de qualité inférieure a été écoulé.

D. Depuis que vous avez reporté le surplus au nouveau compte de vente en commun?—R. Oui.

D. J'ai posé la question parce que le principal reproche ou la principale plainte que j'ai entendu formuler par les cultivateurs est que ce surplus est, depuis deux ou trois ans, une des principales causes de l'encombrement des élévateurs, des chemins de fer et le reste, empêchant ainsi les livraisons. D'après ce que vous me dites, si tel était le cas auparavant, ce ne l'est plus aujourd'hui? —R. Je crois qu'on exagérait, monsieur Harkness; ce n'était pas aussi grave qu'on le dit, mais la plainte n'a certainement plus sa raison d'être aujourd'hui, car à l'égard de plusieurs qualités inférieures, nous devons anticiper les livraisons de la campagne pour nos ventes à terme.

M. Nicholson:

D. Quand il a été question des États-Unis ce matin, on a suggéré d'attendre d'être rendu à cette partie du rapport. Je constate que celle qui figure à la page 9 est fort intéressante. Lorsque M. McIvor est venu devant le Comité l'an dernier, on lui a demandé ce que la Commission pensait de ces différentes politiques qu'on adoptait aux États-Unis et voici ce qu'il a dit, comme en fait foi le compte rendu:

> A titre de représentant de la Commission canadienne du blé, je suis allé moi-même à Washington et j'ai causé avec les principaux hauts fonctionnaires. Je leur ai dit que, à mon avis, cette politique influait sérieusement sur les débouchés commerciaux. Je dois dire que je n'ai pas obtenu de grands résultats. Je crois qu'ils comprennent la situation, mais le

Congrès insiste apparemment pour qu'ils se débarrassent de ce surcroît de denrées sous le régime de ces différents plans afin de soulager l'encombrement qui existe aux États-Unis.

M. McIvor pourrait-il nous mettre au courant des plus amples visites et entretiens qui ont pu avoir lieu, de même que des plus amples conclusions auxquelles on a pu arriver?—R. Oui, monsieur le président. Nous avons maintenant un comité formé de représentants des deux pays, dont M. Sharp, le sous-ministre du Commerce, est le principal membre. J'en fais moi-même partie et parfois d'autres membres de la Commission y participent. Nous avons eu quatre réunions avec les représentants des États-Unis et je crois pouvoir dire, monsieur le ministre, que nous n'avons pas mâché nos mots; nous ne nous sommes pas gênés pour exprimer notre opinion. Je ne sais pas quel effet ont eu ces réunions, mais je ne peux pas m'empêcher de penser qu'elles ont restreint certaines activités. C'est une vraie lutte de traction à la corde là-bas: d'un côté, il y a le Congrès qui pousse les autorités à se défaire de plus de grain à l'étranger; de l'autre, il y a les pays amis, dont le Canada, qui leur reprochent de s'emparer de leurs marchés. Nous avons eu ces quatre réunions et je crois comprendre que le comité continuera de fonctionner. J'estime qu'il est fort à propos d'avoir ces réunions, au cours desquelles nous pouvons leur dire ce que nous pensons de certains marchés qui se concluent. Je crois que les autorités des États-Unis sympathisent beaucoup avec nous, mais, d'autre part, le Congrès a voté d'énormes fonds et elles ne font qu'exécuter jusqu'à un certain point les ordres du Congrès.

M. Argue:

D. Monsieur McIvor, est-ce que le comité américain qui fait le pendant du vôtre est composé de fonctionnaires seulement, ou bien comprend-il des représentants du Sénat et de la Chambre des représentants?—R. Il est composé uniquement de fonctionnaires du département de l'agriculture et du secrétariat d'État.

D. État donné que l'administration américaine ne fait, si je comprends bien, qu'appliquer les lois votées par le Congrès, n'y gagnerait-on pas à avoir dans ce comité le président du comité de l'agriculture du Sénat des États-Unis ou quelques uns des représentants qui établissent la loi?—R. Personnellement, j'en serais enchanté, mais je ne sais pas comment on pourrait y arriver.

D. Je ne le sais pas, mais vous êtes-vous renseigné pour savoir si ce serait possible?

Le très hon. M. HOWE: Voudriez-vous qu'un membre du Congrès des États-Unis vienne au Canada pour nous dire ce que nous devons faire?

M. ARGUE: M. McIvor nous a dit qu'il ne leur avait pas mâché ses mots.

Le très hon. M. HOWE: Mais il était question de fonctionnaires de l'administration.

Le TÉMOIN: Je crois que c'est notre devoir, monsieur le président. Rien ne sert d'aller là-bas et d'agir comme des chiens battus. Lorsque nous considérons qu'une chose est mauvaise, nous le disons.

Le très hon. M. HOWE: Nous avons simplement tâché de décider les fonctionnaires à s'en tenir à l'esprit de leurs propres lois.

Le TÉMOIN: Justement.

M. Mang:

D. Ont-ils jamais suggéré que nous adoptions leur méthode d'écoulement du blé?—R. Ils n'ont pas été jusque là.

M. Castleden:

D. Avez-vous les chiffres des ventes faites à la Pologne et à la Russie soviétique?—R. Je les ai cités ce matin.

Le PRÉSIDENT: On les a fait consigner ce matin.

M. CASTLEDEN: A combien s'élève le total des ventes, cette année, y compris celles-là?

Le PRÉSIDENT: Vous dépassez . . .

M. McCullough:

D. Pour revenir à ce que nous discutions, c'est-à-dire la visite de la délégation canadienne aux États-Unis pour y débattre le mode d'écoulement de blé dans ce pays, j'ai devant moi un article du *Free Press* de Winnipeg, où il est question de certaines de ces réunions et où il est dit que nos délégués disent franchement leur façon de penser aux fonctionnaires américains. Or, voici ce que je voudrais savoir: En vertu de la politique d'écoulement des produits agricoles des États-Unis—nous parlons en ce moment particulièrement du blé—n'est-il pas vrai que, d'après le système de primes américain, le cultivateur se rapproche effectivement plus de son prix de revient et de la parité des prix que le cultivateur du Canada qui ne touche pas de subvention sur ses ventes de blé?—R. La subvention américaine ne le touche nullement; il reçoit le prix prévu dans le prêt, quel qu'il soit.

D. Encore une fois, je parle exclusivement du blé et de la subvention qui est versée aux producteurs de blé des États-Unis et je dis que ces derniers participent à un programme qui, grâce au système de subventions, leur assure un certain degré de parité, tandis que le Canada vend son blé aux prix mondiaux et qu'il n'y a pas de prix intérieur pour le compenser, ni de prime pour aider le cultivateur à payer ses frais de revient. On donne souvent à entendre que cette politique de soutien des prix des États-Unis est une charge pour la nation, mais il faut reconnaître, d'autre part, que le cultivateur canadien supporte cette même charge quand nous écoulons notre surplus à des prix qui créent une disparité énorme entre ses frais de production et ses recettes. La trésorerie des États-Unis dépense des fonds pour son programme de soutien des prix, tandis que, en vertu de notre politique, la trésorerie canadienne se contente de payer quelques frais d'entreposage, n'est-il pas vrai?—R. Votre question est longue et je ne sais pas sur quoi doit porter ma réponse.

Le PRÉSIDENT: J'attendais pour voir jusqu'à quel point elle se rattachait aux attributions du président de la Commission du blé; or, je ne pense pas qu'il y ait le moindre rapport entre les deux.

Le très hon. M. HOWE: Il fait le même discours tous les mois au Parlement.

M. Quelch:

D. A la page 8, au sujet des surplus, quand la compagnie d'élévateur achète du blé, elle agit effectivement à titre d'agent de la Commission, n'est-ce pas?—R. Oui.

D. C'est une vieille histoire, je le sais, mais cela veut dire réellement que les compagnies d'élévateurs obtiennent 578,000 boisseaux de blé des cultivateurs sans avoir à les payer. Je ne vois pas pourquoi elles auraient moralement droit à ce blé; je ne peux pas comprendre pourquoi on devrait les payer pour ce blé qu'elles ont, je ne dirai pas volé, mais pris aux cultivateurs.—R. C'est le surplus légal qu'elles ont le droit de prendre en vertu de la Loi des grains et ces surplus sont vendus à la Commission à ses prix initiaux.

D. Ce chiffre comprend les déficits. On a déduit les déficits et ceci est le chiffre net, n'est-ce pas?—R. Oui.

D. Je sais que nous le permettons, mais le simple fait de l'avoir toléré dans le passé n'est pas une raison pour les encourager à prendre plus qu'elles ne paient aux cultivateurs. Et c'est ce qu'elles font en réalité. Les surplus des élévateurs de tête de ligne deviennent la propriété de la Commission, n'est-ce pas?—R. Oui.

Le très hon. M. HOWE: Et le cultivateur est remboursé.

M. Quelch:

D. Pourquoi les surplus de blé des élévateurs ruraux ne vont-ils pas à la Commission? Pourquoi leur permettre de garder du blé qu'ils n'ont pas payé? —R. Je crois comprendre que c'est la loi; nous ne faisons qu'acheter le blé des compagnies d'élévateurs.

D. Peut-être devrais-je adresser ma question au ministre? Le ministre ne pense-t-il pas qu'il est à peu près temps de réexaminer la question et de modifier la loi?

Le très hon. M. HOWE: Même aux élévateurs de tête de ligne, nous ne confisquons pas la totalité du surplus. Vous savez qu'on tolère un certain surplus et il faut vous rappeler que sur 500 millions de boisseaux de blé, 578,000 boisseaux ne représentent que ·0011 p. 100 de la quantité totale.

M. QUELCH: Cela représente quand même beaucoup de blé.

Le très hon. M. HOWE: C'est beaucoup de blé, mais on en a manipulé aussi beaucoup. Si les dispositions qui s'appliquent aux élévateurs de tête de ligne s'appliquaient également aux élévateurs ruraux, je ne sais pas si le gouvernement aurait beaucoup plus de blé.

Le TÉMOIN: Les surplus ont sensiblement diminué depuis quelques années.

M. QUELCH: Je crois comprendre que c'est embarrassant pour les compagnies d'élévateurs d'avoir tant de blé pour lequel elles n'ont rien payé et elles réduisent constamment leurs surplus; mais je ne vois pas qu'elles y aient moralement droit.

Le PRÉSIDENT: Vous voulez dire qu'au fur et à mesure qu'il diminue, le surplus qu'autorise la loi se trouve abaissé.

Le très hon. M. HOWE: Il propose de fixer le surplus permissible dans la loi.

Le PRÉSIDENT: Si vous vous rappelez les témoignages d'il y a deux ans, toutes les compagnies, sans exception, s'y opposent formellement.

M. QUELCH: Cela n'a pas la même importance pour les syndicats, parce que leurs profits retournent aux producteurs; mais pour les élévateurs privés, c'est une perte totale.

M. Weselak:

D. Vous n'avez pas le relevé des déficits?—R. Les chiffres indiqués ici sont les montants nets, comprenant à la fois les surplus et les déficits. Si vous essayiez de peser le grain de façon absolument exacte, les compagnies vous diraient: Si nous avons un déficit, il faudra que vous l'acceptiez.

M. Quelch:

D. C'est pourquoi nous avons besoin de la loi autorisant un surplus afin qu'elles soient sûres de ne pas subir de pertes; mais si le compte final accuse un surplus, il devrait sûrement être remis à la Commission du blé.—R. Il est possible qu'elles aient un déficit l'année suivante et nous demandent de le payer.

M. Argue:

D. Le seul surplus qui pourrait être légitime, même du point de vue moral serait celui qu'une compagnie d'élévateur pourrait parfois, sans le soustraire, récupérer après avoir nettoyé le grain pour le rendre conforme à une qualité déterminée.—R. Vous avez parfaitement raison.

D. Il y a certains surplus qui peuvent être légitimes et d'autres qui peuvent être volés aux cultivateurs.—R. Ces chiffres ne représentent pas la situation telle qu'elle est.

Le très hon. M. HOWE: Il y a des surplus qui, en réalité, n'en sont pas.

M. NICHOLSON: A la page 9, il est dit ceci:

> Avant le début de la campagne de 1954-1955, le gouvernement des États-Unis avait versé une prime à l'exportation du blé, étant donné que leurs prix intérieurs, en vertu de la loi de soutien des prix, étaient plus élevés que ceux du marché mondial. Pendant la campagne de 1954-1955, les États-Unis ont intensifié leurs efforts pour l'écoulement de leur blé au moyen de trois modes principaux.

M. McIvor voudrait-il d'abord nous parler de la vente du blé moyennant paiement en devises locales? Je sais que je ne peux guère me monter la tête à ce sujet; je comprends que nous avons affaire à un fort adversaire dans un pays comme les États-Unis, mais, avec l'amélioration des échanges commerciaux dans notre monde moderne, j'estime qu'il convient d'envisager de nouveau la possibilité d'accepter des devises locales pour écouler le blé.

Le très hon. M. HOWE: Ils ne touchent pas les devises locales. Le marché comprend aussi du crédit, parfois pour une durée de 40 ans. Le prêteur accepterait toutes les fluctuations dans la valeur de la devise ou n'importe quoi qui puisse survenir.

M. NICHOLSON: Le fait d'accepter des devises locales n'empêche pas d'accepter des marchandises de ces pays.

Le très hon. M. HOWE: Les États-Unis ne reçoivent pas de devises locales qu'ils puissent dépenser à leur gré.

M. NICHOLSON: Je reconnais que c'est le cas pour les marchés qu'ils concluent, mais il s'agit d'autre chose. Il n'y a pas de raison de ne pas garantir au Royaume-Uni qu'il sera traité avec plus d'égards sur nos marchés qu'il ne l'a été dans le passé et si nous voulons continuer à vendre des produits agricoles aux autres pays, il faut que nous leur donnions la possibilité d'exporter certains de leurs produits au Canada. Je comprends que cela entre dans le

domaine de la politique gouvernementale, mais puisque M. McIvor doit se mettre à vendre du blé dans les différents pays du monde, il faut qu'il soit prêt à recommander au Gouvernement de faire en sorte de soutenir la concurrence. Deuxièmement, il y a la question de la distribution de blé pour soulager la famine et d'autres secours.

Le très hon. M. HOWE: Nous le faisons.

M. NICHOLSON: Pas trop bien. M. McIvor nous a parlé de la besogne qu'il avait accomplie en Europe après la guerre, mais il y a encore la moitié des habitants de l'univers qui n'a pas assez de blé.

Le très hon. M. HOWE: C'est votre théorie. Nous avons donné du blé à l'Inde et au Pakistan en vertu du Plan de Colombo et nous en avons donné pour soulager la famine dans plusieurs pays.

M. NICHOLSON: Depuis deux ans, combien avez-vous donné de blé?

Le très hon. M. HOWE: Il faudrait que je consulte les dossiers pour savoir la quantité, mais lorsqu'on a besoin de blé pour soulager la famine, nous en donnons.

M. NICHOLSON: M. McIvor peut-il nous dire combien de blé canadien est allé dans le ventre de gens affamés depuis cinq ans?

Le TÉMOIN: Je ne le sais pas.

M. QUELCH: M. McIvor ne doit pas donner de blé. Du moins, j'espère qu'il n'en donne pas.

Le très hon. M. HOWE: M. McIvor vend du blé pour de l'argent comptant. Je ne pense pas qu'il puisse répondre à votre question.

Le TÉMOIN: J'allais justement en parler. Du blé a été mis à la disposition du Pakistan, de l'Inde et de Ceylan, en vertu du Plan de Colombo.

M. Nicholson:

D. Combien?—R. Je ne le sais pas.

D. Que dire de la campagne en discussion? Avons-nous donné une partie quelconque de ce blé aux gens qui ont faim?—R. J'espère qu'il y en a une partie qui est allée aux gens qui avaient faim.

D. En vertu de quel plan?—R. Je n'en connais pas pour ce qui est de la présente campagne.

D. Pour en venir au troisième sujet, qui est l'écoulement du blé en vertu d'échanges directs. En fin de compte, cela vise la Pologne et l'URSS; car cela se résume à ce genre de marché.

Le très hon. M. HOWE: Prenez le cas de la Pologne. Vous dites qu'il doit y avoir une entente d'échanges directs. Mon ministère a aidé la Pologne à vendre du ciment au Canada, de même que d'autres produits, et cela n'a pas été au moyen d'échanges de marchandises. La Pologne a vendu moyennant paiement en dollars et nous a payés en dollars. Si vous trouvez cela répréhensible, alors votre philosophie diffère de la mienne. Voilà comment nous commerçons avec la Pologne et tous les autres pays, parce que le troc est une façon maladroite de faire des affaires.

M. BLACKMORE: Nous ne pouvons pas entendre ce que dit le ministre. Les gens qui parlent sont tous les uns sur les autres et nous ne pouvons rien

comprendre. S'il y a quelqu'un qui doit être au courant de la situation, c'est bien le ministre; qu'on nous permette donc d'entendre ce qu'il a à nous dire.

Le très hon. M. HOWE: J'ai dit que nous traitions avec ces pays en dollars. En d'autres termes, nous avons vendu du blé à la Pologne et nous lui avons fait crédit, puis nous avons pris des dispositions pour que la Pologne vende à notre pays un million de barils de ciment et la Pologne s'est arrangée en outre pour faire d'autres ventes. Vous pouvez compenser les deux, si cela vous plaît; mais, en tout cas, il s'agissait de deux marchés distincts. Pour moi, c'est la seule façon de commercer. Quant au troc, nous n'avons jamais commercé de cette façon. Le troc est ridicule. Si quelqu'un a besoin de nos marchandises, il peut les acheter et si nous avons besoin des marchandises d'un autre, nous pouvons les lui acheter. Avec le système du troc, vous vous apercevrez que chaque pays vend ses marchandises plus cher qu'il ne le ferait s'il traitait en dollars. Le coton égyptien se vend 50 p. 100 plus cher que le prix courant ou le prix mondial et l'Égypte paie au moins 50 p. 100 de plus que notre prix pour le blé qu'elle achète. Voilà ce que c'est que le troc. S'il vous plaît, libre à vous de l'employer!

M. NICHOLSON: Monsieur le président, je crois que le ministre reconnaît, en fin de compte, qu'il a contribué à l'achat de ciment de la Pologne. Ce que je veux faire ressortir, c'est que, à part la Commission du blé, qui est chargée de l'écoulement de denrées agricoles, le ministre devrait avoir un office de l'importation qui serait prêt à négocier avec les pays que l'achat de blé canadien n'intéresse pas pour le moment, mais pourrait intéresser si nous facilitions l'exportation de quelques-unes de leurs marchandises au Canada.

Le très hon. M. HOWE: Nous avons effectivement un service de la sorte. Nous avons un département au ministère du Commerce qui est justement chargé de cela et qui a de très bons résultats.

M. ARGUE: Est-ce que ce département agit de la même façon avec l'URSS qu'avec la Pologne?

Le très hon. M. HOWE: L'URSS est dans une situation particulière. Son commerce extérieur se fait par l'entremise d'un organisme d'État. Ce dernier fixe le prix qu'il veut et offre les marchandises qu'il veut. Je ne sais pas si l'URSS a offert de vendre des marchandises sur notre marché, mais elle a son propre agent commercial et il est fort possible qu'elle l'ait fait. Elle a une division commerciale de l'État ici à Ottawa, et s'occupe très activement d'offrir des marchandises en vente par les soins de ce service.

M. ARGUE: Est-ce que votre service collabore avec cet organisme commercial de l'État pour faciliter les échanges commerciaux?

Le très hon. M. HOWE: Lorsqu'ils s'adressent à nous pour les aider, nous les aidons.

M. ARGUE: Le ministre dit que nous avons fait quelques exportations en URSS en vertu des marchés qui ont été conclus. Y a-t-il eu des importations comparables de marchandises de l'URSS au Canada, qui nous fassent espérer d'autres ventes à l'avenir.

Le très hon. M. HOWE: Nous savons qu'il y aura d'autres ventes, mais je ne sais pas à combien s'élèvent les ventes que l'URSS a faites au Canada. Je le saurai quand les statistiques commerciales seront publiées à la fin de l'année. Ils ne nous mettent pas au courant de leurs ventes. Lorsqu'ils nous demandent de les aider, nous les aidons dans la mesure du possible.

M. QUELCH: Leurs achats dépendent de ce que nous achèterons d'eux.

Le très hon. M. HOWE: Ils prennent 400,000 tonnes par an et il est possible qu'ils aillent jusqu'à 500,000 tonnes. Tout indique qu'ils iront probablement jusqu'à 500,000 tonnes, de toute façon. Je ne pense pas que cela dépende beaucoup des conditions; c'est surtout pour la consommation domestique.

M. QUELCH: Paient-ils actuellement en dollars ou en or?

Le très hon. M. HOWE: Ce sont des dollars que nous recevons. Il est possible qu'ils échangent de l'or pour des dollars sur le marché international; je ne le sais pas.

M. DINSDALE: Je voudrais changer de sujet et revenir à la situation européenne.

M. Blackmore:

D. Avant de changer de sujet, qu'on me permette de poser une question. Ce matin, au début de l'interrogatoire, M. McIvor nous a donné à entendre qu'il avait toute une équipe d'agents dans le monde entier en quête de marchés et négociant des ventes. Est-ce exact?—R. Oui.

D. Ce que je voudrais tirer au clair, c'est la coordination qui existe entre cette équipe et les équipes semblables que le ministre doit avoir à l'œuvre dans les différentes parties du monde.—R. La méthode est bien simple. Par exemple, au cours de ma visite au Japon, à Hong Kong et aux Philippines, je me suis mis aussitôt en rapport avec le représentant du ministre, c'est-à-dire du commissaire du commerce au Japon. Il savait que je devais venir et avait préparé un programme pour la semaine qui me permettrait de rencontrer différentes gens qui auraient intérêt à me voir. Notre gérant de Calgary m'accompagnait et pendant douze jours nous avons rendu visite à une cinquantaine de personnes qui s'intéressent à un titre quelconque au commerce des grains.

Le très hon. M. HOWE: Tous les rendez-vous avaient été faits par le commissaire du commerce avant votre arrivée?

Le TÉMOIN: Oui, avant que nous arrivions sur les lieux et c'est le représentant de M. Howe qui s'en est chargé. Nous n'avons pas cessé de parler du grain à partir du moment où nous sommes arrivés jusqu'à notre départ.

M. Blackmore:

D. Les agents du ministre vous préparaient la voie?—R. Oui.

Le très hon. M. HOWE: D'une façon générale, les deux services travaillent de concert. A supposer que l'agent de M. McIvor signale que la Pologne a besoin de blé, mais est incapable de le payer, nous examinons la situation et il est possible que nous consentions un prêt pour acquitter le prix du marché. Cela est à part de son travail. Il signale simplement que si la Pologne pouvait obtenir un prêt, elle achèterait tant de blé. Si tout est régulier, nous prenons les dispositions voulues pour effectuer le prêt et il vend le blé moyennant paiement en dollars.

Le TÉMOIN: J'ajouterai que chaque fois que nous avons vent de quelque perspective d'achat dans un de ces pays, nous envoyons aussitôt nos agents de Winnipeg en avion et dans les quarante-huit heures ils sont sur les lieux pour discuter la possibilité d'un marché avec les gens concernés. Cette façon d'agir a donné de bons résultats. Par exemple, le printemps dernier, nous avions

deux agents en Allemagne et c'est grâce à eux que nous avons fait une grosse vente dans ce pays. Nous suivons toutes les pistes. Nous avons nos propres agents à Londres qui se tiennent en communication avec toutes les grandes villes d'Europe et, le mois prochain, nous ouvrons un bureau à Rotterdam. Notre agent à Washington, M. Boxer, doit en prendre la direction. Il sera chargé de surveiller toute l'Europe pour dépister les chances qu'on pourrait avoir d'y vendre du grain. Ce n'est qu'en parlant avec les gens et en connaissant leurs idées qu'on peut se tenir au courant de la situation.

M. Blackmore:

D. J'aurai une autre question à vous poser. Qui paie les frais de tous ces agents que vous avez à l'extérieur? Sont-ce les cultivateurs qui les paient, ou bien ces agents sont-ils payés par le gouvernement, c'est-à-dire par le ministère du Commerce?—R. Les agents de la Commission canadienne du blé sont rétribués à même les fonds de la Commission et les agents commerciaux sont payés, bien entendu, par le gouvernement pour le travail qu'ils accomplissent relativement à la vente des céréales.

M. TUCKER: A la page 8, au sujet de la vente du blé en échange de devises locales, je vois que, d'après les renseignements sur la législation publique, extraits du deuxième rapport intérimaire présenté au Congrès par le Président des États-Unis en juillet 1955, il a fallu dépenser $167·9 millions pour se débarrasser de 52·7 millions de boisseaux de blé. Cela a apparemment coûté aux États-Unis $3 le boisseau pour se défaire de ce blé en échange de devises étrangères. Vous appelez cela un don partiel; je trouve que c'est un don intégral et même plus.

Le très hon. M. HOWE: Ils fournissent le blé, qui coûte approximativement $2 le boisseau, et le transport en plus.

M. NICHOLSON: Et paient au cultivateur ses frais de production.

Le très hon. M. HOWE: Ils paient deux ou trois ans d'entreposage, livrent ensuite le blé à l'acheteur et reçoivent en échange des devises locales qu'ils lui prêtent pour une durée de quarante ans. Si la devise locale a encore une valeur quelconque au bout de quarante ans, il est possible qu'ils soient remboursés.

Le TÉMOIN: A mon avis, ce n'est pas avec ce genre de politique qu'on s'attire des amis, ni qu'on influence les gens. Les États-Unis ne l'emploient pas seulement à l'égard du grain. Par exemple, l'été dernier, j'ai été rendre visite à un ministre très en vue d'un pays d'Europe, dont je tairai le nom. Il était furieux et la raison en était que les États-Unis faisaient à son pays une très vive concurrence pour la vente de lait en poudre et d'autres produits laitiers dans le Proche-Orient qui était un de ses débouchés traditionnels. Je lui dis: "Vous êtes pas mal fâché" et il me répondit: "Je le suis certainement." A mon tour de rétorquer: "Je vois que vous avez acheté pour un demi-million de dollars de blé des États-Unis récemment" et il me répondit: "Je ne suis pas fâché à ce point-là."

Le très hon. M. HOWE: On parle des avantages du système d'écoulement à rabais des États-Unis. Certes, c'est une merveilleuse façon de se débarrasser du blé, mais rappelez-vous que le Canada, qui vend pour des dollars et argent comptant, vend presque autant de blé que les États-Unis peuvent en donner pour rien.

M. QUELCH: Si ce système des États-Unis est si mauvais, pourquoi l'adoptent-ils? Les Américains ne sont pas des imbéciles; dans l'ensemble, ce sont d'assez bons hommes d'affaires.

Le très hon. M. HOWE: Ils sont amateurs du principe—vous avez entendu parler de la loi de Gresham—qui veut que la devise la plus dévalorisée chasse la devise la plus appréciée.

Le TÉMOIN: J'oserai prédire que dès qu'ils seront en état de venir à bout de leur situation, ils discontinueront leur programme de vente à rabais, à l'exception de certaines mesures auxquelles M. Argue a fait allusion. Je ferai cette prédiction: toutes les mesures visant la vente de produits à rabais, sauf quelques-unes de celles auxquelles M. Argue a fait allusion, seront discontinuées.

M. Quelch:

D. N'est-ce pas là le problème? Il est possible qu'ils abandonnent leur programme actuel, mais quand ils auront un surcroît de produits, ils en recommenceront un autre. Il y a eu d'abord le prêt de trois milliards et demi de dollars; ensuite la UNRRA; puis, le Plan Marshall et maintenant celui-ci. Quand celui-ci finira, il y en aura un autre, s'il le faut, n'est-il pas vrai?—R. Ces mesures visant la vente à rabais, si vous voulez l'appeler ainsi,—je dois dire que les Américains n'aiment pas cette expression,—s'inspiraient au début des plus hauts idéals. On l'a mentionné cet après-midi. Certes, personne ne peut critiquer ce qui a été fait à cette époque-là. En réalité, on ne peut qu'en faire l'éloge. Néanmoins, d'après mon expérience personnelle et à la suite de mes entretiens avec certaines gens de Washington, je sais que la tournure que prend la vente des céréales les préoccupe. En disant cela, je parle à titre purement personnel. Autrement dit, beaucoup de pays acheteurs sont accoutumés à croire que chaque fois qu'ils auront besoin de grain, ils pourront l'obtenir des États-Unis en vertu d'une de ces mesures législatives, même s'ils sont en état de l'acheter moyennant paiement en devises fermes. Le système ne compte pas que des avantages, loin de là.

M. MCCULLOUGH (*Moose Mountain*): Permettez-moi, monsieur le président, de faire une observation. Je crois que le débat s'est étendu bien au delà du domaine de la compétence de M. McIvor, mais j'aurais une observation à faire au sujet de ce qu'il a dit.

Tout le monde sait que M. Benson, le ministre de l'Agriculture des États-Unis, a fait tout le tour des régions agricoles pour essayer de rallier les gens à l'idée de prix moins élevés et flexibles pour les denrées agricoles et qu'il a échoué. Tous les cultivateurs se sont déclarés en faveur d'un plus strict maintien des prix à l'égard d'un grand nombre de produits agricoles. Il n'est pas moins vrai qu'après votre visite à Washington, Benson a remis un communiqué à la presse, en date du 17 décembre 1955, dans lequel il était dit ceci: "Au sujet du plus ample programme d'écoulement de l'excédent", M. Benson a dit qu'il cherchait à augmenter les subventions et les dons aux gens à faible revenu, aussi bien à l'étranger qu'au pays; à accroître les débouchés à l'étranger; à développer et à faciliter les échanges directs; à fournir de plus amples fonds pour se débarrasser de l'excédent de produits périssables; à accroître la consommation chez les écoliers et dans les services armés. Autrement, dit il reste à savoir quelles mesures les États-Unis pourront adopter à l'avenir. Pour le moment, ils indemnisent leurs cultivateurs, tandis que les agriculteurs du Canada

ont à subir le pire écart entre le prix de revient et le prix de vente qui se soit peut-être jamais vu au pays. Voilà ce dont on devrait tenir compte dans nos délibérations.

M. QUELCH: Cela ne revient-il pas à dire que le bloc agricole est une plus forte entité politique aux États-Unis qu'au Canada? C'est ce que cela veut dire.

Le très hon. M. HOWE: Non, notre bloc agricole ici est plus intelligent.

M. Dinsdale:

D. Je constate à la page 9 que les exportations en Europe en général et au Royaume-Uni en particulier ont augmenté cette année et qu'on en déduit que notre commerce de blé avec le Royaume-Uni est assez bon. Or, j'ai pris le temps d'examiner les chiffres et il me semble que notre commerce de blé avec le Royaume-Uni, qui est notre client traditionnel, a tendance à baisser depuis la fin de la guerre. Je me base au point de vue de cinq transformations qu'on peut retracer en parcourant les statistiques. D'abord, le Royaume-Uni importe une plus grande quantité de blé des pays qui sont en dehors de la zone du dollar, notamment de l'Australie et de l'Argentine. J'ai les statistiques devant moi et vous pouvez y voir la direction que prennent les importations depuis la fin de la guerre.

Cela veut dire évidemment que les exportations de la zone du dollar ont diminué proportionnellement. J'ai ici quelques relevés du Bureau fédéral de la Statistique, indiquant qu'en 1945-1946 le Canada fournissait 92 p. 100 de tout le blé importé par le Royaume-Uni, tandis qu'il n'en a fourni que 53 p. 100 en 1954-1955. Puis, il semble que nos exportations au Royaume-Uni ont été plus élevées pendant la durée de l'accord sur le blé entre le Canada et le Royaume-Uni et sous le régime de l'accord international. Par exemple, sous le régime de l'accord entre le Canada et le Royaume-Uni, nous avons exporté en moyenne 151 millions de boisseaux au Royaume-Uni, soit 80 p. 100 de ses importations totales. Sous le régime de l'accord international, la moyenne a été de 120 millions de boisseaux, soit 70 p. 100 du total. Il y a aussi l'accroissement de la production nationale au Royaume-Uni, l'an dernier, Le Royaume-Uni a importé en tout 190 millions de boisseaux, ce qui est 20 millions de boisseaux de moins que la moyenne d'avant-guerre. Tout cela semblerait indiquer que nous n'améliorons pas notre position, en ce qui concerne l'exportation de blé à notre marché traditionnel, et que cela a été quelque peu perdu de vue par suite de l'augmentation de nos exportations dans les nouveaux débouchés que nous sommes en train de nous créer.

Qu'avez-vous à dire à ce sujet?—R. Je dirai qu'il est très difficile d'expliquer la situation, à moins de faire des recherches et de relever tous les motifs de ces changements, de même que les chiffres. Vous choisissez 1945-1946, qui est la période où l'on manquait de blé dans le monde entier. Le Canada a très sagement décidé de pourvoir aux besoins du Royaume-Uni. C'était une époque où les gens souffraient de la faim et l'on avait formé un comité à Washington, dont j'étais le président, pour veiller à ce que tout le monde ait sa juste part d'une denrée qui faisait défaut.

J'ai dit ce matin, avec juste raison, que notre commerce avec le Royaume-Uni est en progression cette année. Une fois les hostilités et les effets de la guerre terminés, le Royaume-Uni a commencé de recueillir le blé qu'il avait acheté avant la guerre. Vous dites que les exportations de l'Australie au Royaume-Uni ont augmenté. Or, j'ai lu tout dernièrement que l'Australie se plaint

que le Royaume-Uni ne lui achète pas assez de blé. Je crois que c'est parce que le Royaume-Uni achète beaucoup de blé français, qui est à bon marché, mais qui ne fait pas concurrence au nôtre. En réalité, plus il achètera de blé français, mieux cela vaudra pour nous, car il a besoin de notre blé dur pour le mélanger avec le blé tendre. Ce que je sais, c'est que, d'après nous, notre commerce avec le Royaume-Uni s'est très bien maintenu depuis un ou deux ans et qu'il est plus élevé au cours de la présente campagne qu'il ne l'était il y a un an.

D. Mais même l'an dernier, monsieur McIvor, nos exportations se sont chiffrées à environ 100 millions de boisseaux, soit 20 millions de boisseaux de moins que la moyenne d'avant-guerre. Ce que je veux faire ressortir, c'est que notre commerce de blé avec le Royaume-Uni tend graduellement à diminuer depuis la guerre?—R. Je ne pense pas qu'il ait tendance à baisser. Au début de vos remarques, vous avez souligné une des difficultés, savoir: le fait que la production nationale au Royaume-Uni est sensiblement plus élevée aujourd'hui qu'elle ne l'était avant la guerre.

Le PRÉSIDENT: Si vous vous reportez au tableau de la page 9, dans la deuxième partie, vous verrez que les statistiques ne confirment pas tout à fait ce que vous prétendez. La proportion en 1940-1941 était de 82 p. 100, puis elle a baissé et ensuite est revenue à 82 p. 100 en 1947 et elle a baissé graduellement de nouveau. Les fluctuations sont pour ainsi dire régulières.

Le TÉMOIN: Prenez, par exemple, la campagne de 1952-1953, ou vous pouvez commencer par celle de 1950-1951, si vous le préférez.

M. Pommer:

D. A quelle page?—R. En 1950-1951, nous avons exporté au Royaume-Uni 101 millions de blé et de farine de blé, ce qui représentait 42 p. 100; en 1951-1952, 35·8 p. 100; en 1952-1953, 31·9 p. 100; en 1953-1954, 32·2 p. 100 et en 1954-1955, 40·4 p. 100. Donc, si vous faites la comparaison avec 1951-1952 vous constaterez que notre part d'exportations au Royaume-Uni a proportionnellement augmenté.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions?

M. Argue:

D. Les pays derrière le rideau de fer mis à part, les exportations du Canada cette année seront-elles aussi élevées que l'an dernier?—R. Elles seront plus élevées.

D. Elles seront plus élevées?—R. Je le crois.

M. Weselak:

D. Seront-elles aussi plus élevées proportionnellement au commerce mondial?—R. Oui.

M. Dinsdale:

D. Ceci indique le total des ventes de blé canadien. Je prétends que la part du Canada dans le total des importations du Royaume-Uni a été en diminuant, c'est-à-dire que par rapport aux importations d'autres sources, le Canada occupe un rang de plus en plus inférieur. Permettez-moi de vous citer quelques chiffres du Bureau de la Statistique. En 1945-1946 . . .—R. Vous devriez remonter plus loin, parce que vous êtes en train de prendre les années de guerre et d'après-guerre. Reportez-vous à la période antérieure à la guerre.

D. Malheureusement, je n'ai pas ces chiffres devant moi.—R. Vous avez dit, je crois, mais peut-être par inadvertance, que nos exportations avaient baissé depuis l'avant-guerre.

D. J'ai dit que nos exportations au Royaume-Uni cette année étaient de 100 millions, soit 20 millions de moins que la moyenne d'avant-guerre.—R. Je n'ai pas les chiffres devant moi. Je ne veux pas mettre votre parole en doute, mais ce n'est pas ce que je me rappelle. Si vous n'y avez pas d'objection, j'aimerais à réserver cette question pour me permettre de faire des recherches ce soir, car ce sont des choses dont je ne suis pas au courant. Si vous avez raison, je serai le premier à le reconnaître, mais j'ai des doutes à cet égard.

M. Tucker:

D. N'est-il pas vrai également que le Royaume-Uni obtenait du blé de nous à un prix inférieur au cours mondial et qu'il en a acheté le plus qu'il a pu. C'est une chose qu'il faut aussi considérer, n'est-ce pas, mais je ne suis pas prêt à dire que nous devrions vendre des céréales à la Grande-Bretagne à meilleur marché qu'à qui que ce soit. Cela a sans doute influé aussi sur nos exportations en Grande-Bretagne.—R. Le marché britannique est un marché très singulier. Proportionnellement parlant, nous vendons plus de blé en Écosse que partout ailleurs, parce que les Écossais aiment notre blé. Notre proportion là-bas est très, très élevée. En Angleterre, d'après les boulangers et les minotiers, les gens préfèrent un mélange contenant 50 p. 100 de blé du Manitoba, une certaine quantité de blé australien ou français, une certaine quantité de blé d'Argentine et une certaine quantité de blé indigène. Voilà le mélange qu'ils préfèrent. Donc, dans les conditions actuelles, bien que les exportations au Royaume-Uni puissent varier de 5 ou 10 p. 100 dans une année, le chiffre est assez fixe, à moins que nous ne voulions nous mettre à faire concurrence au blé français ou à d'autres blés qu'ils peuvent acheter à très bon marché; mais n'oublions pas que si nous tentions de le faire dans le cas du Royaume-Uni, il nous faudrait baisser nos prix partout ailleurs. Nous ne pourrions pas exiger tel prix du Royaume-Uni et un prix différent ailleurs; autrement, nous ne conserverions pas longtemps nos débouchés.

D. En réponse à M. Tucker, monsieur le président, j'ai souligné que nos exportations avaient été plus fortes sous le régime des accords sur le blé, aussi bien l'accord anglo-canadien que l'accord international, et je l'ai fait pour démontrer que nos exportations sont maintenant en baisse.—R. Je me demande, monsieur le président—je demanderai à M. Davidson d'examiner les chiffres ce soir et je pourrai peut-être, si vous le voulez bien, donner une réponse demain?

M. ARGUE: Il y a cinq heures que nous siégeons, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Oui, nous reprendrons l'étude demain à 3 heures et demie dans la même salle.

CHAMBRE DES COMMUNES

Troisième session de la vingt-deuxième Législature

1956

COMITÉ PERMANENT

DE

l'Agriculture et de la Colonisation

Président: M. RENÉ-N. JUTRAS

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 6

Rapport de la Commission canadienne du blé pour la campagne agricole de 1954-1955

SÉANCE DU 4 JUILLET 1956

TÉMOINS:

M. Ben Plumer, président du Syndicat du blé de l'Alberta.

M. George McIvor, commissaire en chef, et M. C. B. Davidson, secrétaire, tous deux de la Commission canadienne du blé.

EDMOND CLOUTIER, C.M.G., O.A., D.S.P.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1956

76685—1

COMITÉ PERMANENT
DE
L'AGRICULTURE ET DE LA COLONISATION

President: M. René-N. Jutras,
et Messieurs

Anderson
Argue
Batten
Blackmore
Boucher (*Châteauguay-Huntingdon-Laprairie*)
Bruneau
Bryce
Cardiff
Castleden
Charlton
Clark
Decore
Demers
Deslières
Diefenbaker
Dinsdale
Fontaine
Forgie
Gingras
Gour (*Russell*)
Harkness
Harrison
Huffman
James
Kickham
Kirk (*Antigonish-Guysborough*)
Laflamme
Leboe
Légaré
Lusby
MacKenzie
MacLean
Mang
Masse
Matheson
McBain
McCubbin
McCullough (*Moose-Mountain*)
Ménard
Michaud
Montgomery
Murphy (*Westmorland*)
Nicholson
Perron
Pommer
Proudfoot
Purdy
Quelch
Roberge
Robinson (*Bruce*)
Schneider
Smith (*Battle-River-Camrose*)
Stanton
Thatcher
Tucker
Villeneuve
Weselak
White (*Middlesex-Est*)
White (*Waterloo-Sud*)—60

(Quorum 15)

Secrétaire du Comité:
E. W. Innes.

ORDRE DE RENVOI

MERCREDI 4 juillet 1956.

Il est ordonné—Que le nom de M. Bryce soit substitué à celui de M. Zaplitny sur la liste des membres dudit Comité.

Certifié conforme.

Le greffier de la Chambre,
LÉON-J. RAYMOND

PROCÈS-VERBAL

MERCREDI 4 juillet 1956
(11)

Le Comité permanent de l'Agriculture et de la Colonisation se réunit aujourd'hui à 3 heures et demie de l'après-midi sous la présidence de M. René N. Jutras.

Présents: MM. Anderson, Argue, Blackmore, Castleden, Charlton, Gour *(Russell)*, Harkness, Huffman, James, Jutras, Kickham, Légaré, MacKenzie, Mang, Matheson, McBain, McCubbin, McCullough *(Moose-Mountain)*, Ménard, Nicholson, Pommer, Purdy, Quelch, Roberge, Schneider, Smith *(Battle-River-Camrose)*, Tucker, Weselak et White *(Middlesex-Est)*.

Aussi présents: Le très honorable C. D. Howe, ministre du Commerce; M. Ben Plumer, président du Syndicat du blé de l'Alberta; et *les représentants de la Commission canadienne du blé*: M. George McIvor, commissaire en chef, et M. C. B. Davidson, secrétaire.

M. Plumer est appelé. Il formule une brève déclaration et il est interrogé, après quoi on l'autorise à se retirer.

Le Comité reprend son examen du rapport de la Commission canadienne du blé pour la campagne agricole de 1954-1955.

MM. McIvor et Davidson font consigner au compte-rendu les renseignements qu'on leur avait demandés au cours de réunions antérieures.

Le Comité approuve les articles suivants du rapport de la Commission, sur lesquels M. McIvor et M. Davidson, ont fourni les renseignements voulus:

8. Relevé des comptes du Syndicat 1954-1955—Blé
9. Relevé des comptes du Syndicat 1954-1955—Avoine
10. Relevé des comptes du Syndicat 1954-1955—Orge
11. Service des paiements
12. Service du contentieux
13. Personnel et fonctionnaires
14. Comité consultatif.

A 5 h. 35 du soir, le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau le jeudi 5 juillet 1956 à 10 h. 35 du matin.

Le secrétaire du Comité,
E. W. Innes

TÉMOIGNAGES

Le 4 juillet 1956

3 heures et demie de l'après-midi

Le PRÉSIDENT: Messieurs, silence, je vous prie. Nous sommes maintenant en nombre. Aujourd'hui nous avons parmi nous M. Plumer, président du Syndicat du blé de l'Alberta; je crois comprendre qu'il voudrait faire un bref exposé et prendre la parole immédiatement, étant donné qu'il est attendu ailleurs. Le Comité consent-il à entendre dès maintenant la déposition de M. Plumer.

(Approuvé.)

Le PRÉSIDENT: Il serait inutile de présenter M. Plumer aux membres du Comité, qui le connaissent probablement tous, car il a bien voulu comparaître précédemment à plusieurs reprises devant nous. Il représente ici le Syndicat du blé de l'Alberta et je vais lui donner la parole.

M. Ben Plumer, président du Syndicat du blé de l'Alberta:

Le TÉMOIN: Merci, monsieur le président. Monsieur le ministre, messieurs, je ne vous ferai pas perdre beacoup de temps. Je veux tout simplement établir officiellement la position adoptée par le Syndicat du blé de l'Alberta. Vous savez que dans cette enceinte, nous avons eu déjà l'occasion de discuter le problème des allocations de wagons. Aujourd'hui, j'ai en mains une courte déclaration que j'ai fait imprimer afin d'éviter plus tard toute équivoque possible. Je me propose de demander au président s'il veut bien consentir à ce que ce texte soit distribué aux membres du Comité. Avec votre permission, monsieur le président, je vais simplement donner lecture de la déclaration plus longue, qui a trait à la distribution des grains. Ce sont des instructions émises par les délégués de l'organisation que je représente, et qui est le Syndicat du blé de l'Alberta:

> Les délégués du Syndicat du blé de l'Alberta ont demandé à la Commission et à la direction du Syndicat de "travailler sans relâche..."

Ces termes entre guillemets, expriment le désir formel des délégués.

> ...jusqu'à ce que les agriculteurs soient en mesure d'exprimer leur préférence quant aux élévateurs au point d'expédition auxquels ils veulent livrer les céréales; en outre, quand les wagons de chemin de fer seront envoyés à l'endroit désigné pour l'expédition des céréales, ils devront être repartis entre les divers élévateurs suivant la proportion établie par les agriculteurs.

Si vous le permettez, monsieur le président, je vous laisserai ce document; un mot avant de finir: je vous préviens qu'un de ces jours nous allons revenir vous demander de bien vouloir étudier de nouveau le problème.

Auriez-vous la bonté, monsieur, de me passer un exemplaire de l'autre déclaration?

Je tiens à consigner que:

"Les agriculteurs résidant dans la division du chemin de fer de Lethbridge se sont vus sérieusement retardés quant à leurs livraisons de céréales au cours de la saison de 1955-1956, par suite d'une carence de wagons destinés à l'expédition de grains."

Cela pour votre gouverne, messieurs; je ne dirai rien de plus au sujet de ces deux déclarations. Je le répète, plus tard, quand nous serons moins pressés et plus loin de la date de la prorogation, nous pourrons peut-être examiner plus à fond cette question et voir quelles mesures on pourrait prendre pour répondre au désir des agriculteurs de ma circonscription, me demandant de "travailler sans relâche", pour défendre leurs intérêts quant aux livraisons de grains.

Monsieur le président, messieurs, je vous remercie.

M. Argue:

Puis-je poser une question à M. Plumer? Monsieur, vous avez assisté plusieurs fois à nos réunions et vous savez donc que nombre d'entre nous (non pas tous, mais quelques-uns) s'intéressent activement au problème en cause. Aujourd'hui, si j'ai bien compris, vous avez énoncé le principe qu'il faudrait suivre pour améliorer l'état de choses existant. Autrefois, j'ai moi-même défendu dans ce domaine un principe de base. Je ne suis irrévocablement lié à aucune théorie en particulier mais j'estime qu'il faut prendre des mesures qui permettraient aux producteurs de livrer leur grains à l'élévateur de leur propre choix. Toutefois, (et j'en viens à ma question), nous avons à faire face à un obstacle: on nous a souvent répété qu'en adoptant une formule fixe, on entraverait la liberté de la Commission du blé de choisir la catégorie, la qualité et la quantité de céréales qu'elle désire. On nous affirme qu'on gênera le libre jeu de la Commission du blé, chose que personne ne voudrait faire délibérément. J'aimerais savoir si, à votre sens, on pourrait mettre en œuvre le genre de proposition dont il est question, sans entraver le programme de mise en vente de la Commission du blé, ni la faire dévier de sa ligne de conduite touchant la vente des céréales.

R. Je pense, monsieur le président, que la chose est possible; en effet, il s'agit du moment ou, les wagons parviendront finalement aux points d'expédition, que ce soit cette semaine, la semaine prochaine, en automne ou à n'importe quel moment. L'essentiel c'est que les wagons arrivent à ces points-là. Nous demandons qu'on admette officiellement le pricipe d'après lequel les wagons doivent être envoyés sur place. Nous vous demandons de veiller à ce que la question soit examinée sérieusement et qu'on adopte une formule pratique; en effet, nos agriculteurs ne seront satisfaits que le jour où leurs demandes sont prises en considération. Ils estiment que ces demandes sont raisonnables et ils comptent sur nous pour les faire aboutir, suivant les lignes qu'ils ont indiquées. Je le dis une fois encore: il ne s'agit plus que de savoir quand les wagons arriveront aux points voulus. Nous n'exigeons pas que ce soit cette semaine ni dimanche prochain... mais quand leur distribution commencera, elle devra se faire suivant le principe en cause.

D. Si 60 p. 100 des producteurs, produisant 60 p. 100 du blé ou possédant 60 p. 100 de la superficie des terres à céréales dans un endroit donné, déclarent qu'ils veulent livrer leurs grains à l'élévateur A, l'élévateur A devrait avoir 60 p. 100 des wagons-tombereau? C'est bien cela?—R. Oui, dans les grandes lignes.

Le PRÉSIDENT: Quelqu'un a-t-il d'autres questions à poser? Ma foi, monsieur Plumer, vous n'êtes pas resté longtemps parmi nous aujourd'hui.

Le TÉMOIN: Merci d'avoir bien voulu m'aider. Je suis sur la liste des voyageurs qui attendent d'avoir un billet de retour pour Calgary, d'où je suis venu tout spécialement pour témoigner au sein du Comité.

M. Nicholson:

D. Qu'en est-il de cette résolution de Lethbridge? M. Plumer pourrait-il nous éclairer sur la gravité de la situation? Peut-il nous fournir plus de détails que cette déclaration imprimée venant de Lethbridge et exposant la situation là-bas?—R. Ma foi, monsieur Nicholson, je ne puis dire grand chose de plus. Le fait est que les wagons ne sont pas arrivés sur place— et tout est là.

D. Et les contingents dans cette région? Êtes-vous renseigné la-dessus?—R. Les contingents sont de cinq ou six boisseaux mais ils ne sont pas tous livrés. Nous n'avons pas assez de wagons pour la livraison de ces quantités; mais il s'effectuera beaucoup de livraisons d'ici la fin de juillet.

D. Éprouvez-vous des difficultés à vous procurer un nombre suffisant de voitures pour prendre en charge les grains dans les élévateurs de votre propre secteur?—R. Nous avons accepté des commandes sans avoir les wagons voulus pour expédier nos grains. Les mêmes inconvénients existent partout ailleurs.

D. Quelle sera la situation probable autour de Lethbridge vers la fin de juillet?—R. J'estime que les choses marcheront rondement vers la fin de juillet, car à l'heure actuelle on dirige bon nombre de wagons vers ce secteur.

D. Et qu'en est-il des points du National-Canadien et du Pacifique-Canadien? Les endroits dont il est question se situent-ils sur la ligne du National-Canadien ou du Pacifique-Canadien.—R. Sur celle du Pacifique-Canadien, car le National-Canadien n'a pas de voies ferrées dans le sud de la province, au-dessous de Calgary.

M. Mang:

D. Le comité consultatif de la Commission du blé a-t-elle consulté le commissaire des transports et la Commission elle-même, pour déterminer ce qu'est ce "quelque chose" indispensable à la mise en œuvre du principe exposé?—R. D'après moi, le commissaire des transports et les fonctionnaires qui l'entourent auront certainement fait ce qu'il fallait pour faire parvenir les wagons à destination.

D. Je ne pensais pas exclusivement à Lethbridge mais à la situation d'ensemble, qui requiert de vous que vous "travailliez sans relâche"?—R. Vous voulez parler de la distribution de wagons?

D. Oui.—R. Ce problème a en effet été étudié avec le commissaire des transports et les représentants des chemins de fer.

D. Et jusqu'à présent on n'y a pas trouvé de solution? Je parle du comité consultatif de la Commission du blé proprement dit?—R. Non.

D. Il serait peut-être bon qu'en sa qualité de comité consultatif, cet organisme examine la question plus à fond avec les chemins de fer, avec le commis-

saire des transports, avec la Commission du blé et avec tous ceux qui pourront être intéressés à la chose?—R. Ma foi, les négociations ont duré très longtemps; j'en parle au nom du Syndicat du blé de l'Alberta, car j'ai une responsabilité primordiale en ce qui touche à la répartition.

D. Voici à quoi je veux en venir: les membres du Comité savent sans l'ombre d'un doute que les plus puissants cerveaux du monde. . . il semble qu'il soit très malaisé d'agir suivant le principe évoqué, compte tenu des éléments de la mise en vente et ainsi de suite. Je me demande par conséquent si le comité consultatif de la Commission du blé fait porter ses efforts dans la direction que j'ai indiquée?

M. Quelch:

D. Le principe d'ordre général dont cette déclaration s'inspire a été, sauf erreur, approuvé à l'heure actuelle par toutes les organisations agricoles?—R. Je le crois.

Le président:

D. Merci beaucoup, monsieur Plumer. Vos deux représentations seront consignées au compte rendu d'aujourd'hui.—R. Je vous remercie.

Le PRÉSIDENT: Nous en revenons maintenant à l'article 8 du rapport annuel.

M. George McIvor, président de la Commission canadienne du blé est appelé

Le TÉMOIN: Je me demande, monsieur le président, si nous pouvons aborder pour commencer les questions posées hier et au sujet desquelles nous nous sommes informés depuis. Mais avant cela, je voudrais faire entendre au Comité une déclaration qui, je pense, l'intéressera certainement. Nous avons récemment envoyé un questionnaire à tous les exploitants d'élévateurs, pour obtenir des renseignements sur les quantités de céréales livrables dans les fermes. J'ai ici les réponses à ce questionnaire et j'aimerais vous en citer les chiffres.

Nous avons distribué un questionnaire au printemps et un autre au mois de mai. J'ai sur moi les réponses aux deux. Pour le questionnaire de mai, nous avons reçu les réponses en juin; la quantité livrable de blé est de 225·9 millions de boisseaux. Pour la période correspondante couverte par le questionnaire antérieur, cette quantité était de 284·9 millions, soit une réduction de 59 millions.

M. Nicholson:

D. A quelle date fut émis le premier questionnaire?—R. Il fut distribué au printemps, mais je regrette de n'avoir pas la date exacte. Quantités livrables pour l'avoine: 34·4 millions, contre 61·7 millions pour le premier questionnaire de 27·3. Orge, le dernier questionnaire 41·9 millions, contre 64·1 millions précédemment, soit une réduction de 22·2 millions. Seigle, 7·4 millions en réponse au dernier questionnaire, contre 8·8 millions au premier questionnaire, soit 1·4 millions de réduction. Lin, le premier questionnaire donne 1·2 million, contre 600,000 boisseaux en réponse au questionnaire récent, soit une réduction de 600,000. La réduction globale est de 110·5 millions de boisseaux de grains.

C'est le 14 mars, monsieur Nicholson, qu'on a envoyé le premier questionnaire.

J'en viens maintenant à la question posée hier par M. Charlton au sujet des graines de provende existantes au 14 décembre, qui est la date approximative de la clôture de la navigation. Tout d'abord, je vais vous citer les chiffres pour la tête des Lacs:

Blé N° 5	2,879,000	boisseaux
Blé N° 6	941,000	boisseaux
Blé de provende	200,000	boisseaux
Avoine	840,000	boisseaux
Orge, quantités globales	2,702,000	(dont 1,125,000 représentent les diverses catégories de grains de provende)

Élévateurs de l'Est		
Blé N° 5	3,950,000	
Blé N° 6	2,245,000	
Blé de provende	245,000	
Avoine	5,277,000	(dont 4,910,000 représentent les diverses catégories de grains de provende)
Orge	5,056,000	(dont 3,341,000 représentent les diverses catégories de grains de provende)

Je n'ai pas la ventilation des chiffres classés par catégories pour cette époque; mais il y avait 18 millions de boisseaux de blé de toutes catégories (certaines de qualité inférieure) 500,000 boisseaux d'avoine et 1,700,000 boisseaux d'orge. Expéditions par chemin de fer seulement, entre la clôture et l'ouverture de la navigation: 6·5 millions de boisseaux pour le blé, en majorité du blé d'exportation. Avoine: 7·6 millions. Orge: 3 millions. Avant la fermeture de la navigation la Commission a decidé, avec l'accord des expéditeurs, d'organiser dans l'Est des stocks d'avoine et d'orge et de le faire "à terme"; autrement dit, il n'était pas nécessaire de fixer les prix à ce moment-là. On transporta donc les quantités suivantes:

Avoine	3·3 millions
Orge	2·5 millions
Blé de qualité inférieure	8,722,000

Il y a nombre d'autres questions dont M. Davidson traitera avec l'autorisation du Comité.

M. C. B. DAVIDSON (Secrétaire de la Commission canadienne du blé). Pour commencer, nous avons la question posée par M. Dinsdale au sujet de la position du Royaume-Uni, et se rapportant aux renseignements que contient le supplément de notre rapport annuel. Nous avons étudié ces chiffres en remontant jusqu'à l'année 1935-1936. Je voudrais signaler an Comité la situation existant au début des années trente et de 1920 à 1930. A cette

époque nos chiffres statistiques pour les exportations étaient établis sur une base différente de la base actuelle. Cette différence provenait sur tout du fait qu'antérieurement à 1936 le blé partant de la tête des Lacs devait être expédié outre-mer et dans des cas nombreux, cette destination était indiquée comme étant le Royaume-Uni. Ainsi nos exportations vers le Royaume-Uni étaient-elles augmentées statistiquement parlant, et nos exportations vers d'autres nations décroissaient en proportion.

Mais en 1935, on adopta une méthode nouvelle à laquelle on s'est tenu depuis. Les commissaires des grains du Canada dressent aujourd'hui leurs statistiques d'exportations en prenant pour base le déchargement réel de chaque cargaison. Depuis l'adoption de cette formule, les chiffres statistiques du déplacement de nos céréales sont devenus extrêmement précis.

Je vais vous donner un exemple concret de la mise en pratique de cette méthode. En 1935-1936, les chiffres officiels calculés suivant l'ancienne formule, étaient de 173 millions de boisseaux exportés au Royaume-Uni. Pour certaines années antérieures, les exportations canadiennes vers le Royaume-Uni dépassaient le chiffre global de nos importations en provenance de ce pays. Au cours de ces années-là, les statistiques se rapportant au Royaume-Uni étaient souvent erronées. Nous exportions alors de grandes quantités de blé en empruntant des ports américains; le Royaume-Uni classait ce blé comme venant des États-Unis alors que c'était du blé canadien. En conséquence les statistiques établies au Royaume-Uni étaient inexactes en ce qui concerne le blé du Canada.

Pour autant que nous poissions le calculer, une fois ces chiffres redressés, nous obtenons un total de 80 millions de boisseaux et non de 173 millions pour 1935-1936. Selon la nouvelle méthode de calcul pour les années subséquentes, le total est de 92 millions pour 1936-1937; de 56 millions pour 1937-1938, l'année de notre récolte catastrophique; de 91·7 millions pour 1938-1939. En 1939-1940, première année de guerre, alors que le Royaume-Uni se constituait des réserves, les chiffres sont de 132·6 millions de boisseaux.

Sauf pour la première année de guerre, nous avons exporté vers le Royaume-Uni moins de 100 millions de boisseaux. Antérieurement à 1936-1937, les chiffres disponibles ne nous fournissent pas d'indications.

Un autre problème a été évoqué hier. J'hésite à en aborder l'examen, car il entraîne à sa suite nombre d'autres éléments. M. Harkness a demandé des renseignements sur la production mondiale de blé et la direction générale suivie dans ce domaine. J'ai recueilli quelques chiffres que je me ferai un plaisir de faire consigner au compte rendu. Tout d'abord, j'ai ici une série de chiffres indiquant la production mondiale de blé pour les onze années se situant entre 1945 et 1955. Ces chiffres témoignent d'une augmentation constante de cette production, surtout au cours des cinq dernières années qui furent des années grasses de récoltes abondantes.

Ainsi, en 1951, la production mondiale de blé était, selon les estimations, de 6 milliards 400 millions de boisseaux et de 7·3 milliards en 1955. C'est ici une augmentation brusque de la production au cours des cinq dernières années.

Par ailleurs, il me semble essentiel de noter que les échanges de blé sur le marché mondial se sont maintenus à un niveau satisfaisant au cours de la même période de récoltes magnifiques. Autrement dit, l'accroissement considérable de la production mondiale de blé n'a pas entrainé la baisse des échanges mondiaux de blé que l'on aurait pu craindre.

Il existe un autre élément intéressant découlant de l'accumulation de blé dans les nations exportatrices. J'ai sous les yeux les chiffres pour les années allant de 1946 à 1955; je ne dirai qu'une chose à ce sujet. En 1951, les quatre pays exportateurs principaux avaient, comme le montrent leurs inventaires de fin d'année, 624 millions de boisseaux. En 1955, à la fin des campagnes agricoles de toutes ces nations, les stocks atteignaient 1 milliard 695 millions de boisseaux; sur ce chiffre, plus d'un milliard de boisseaux se trouvait évidemment aux États-Unis. Par conséquent, depuis 1951, on constate un accroissement d'environ 1 milliard de boisseaux pour les stocks excédentaires des nations exportatrices.

Au cours de la même période, et pour reprendre les chiffres que je viens de citer tout à l'heure, l'univers produisit une quantité de blé dépassant de 3 milliards de boisseaux les quantités que l'on aurait obtenues si le niveau de production de 1951 s'était maintenu jusqu'à 1955. En conséquence, en chiffres ronds, deux tiers de cette production excédentaire de blé a été introduite au cours des cinq dernières années dans la consommation courante; un tiers environ a constitué les stocks des pays exportateurs.

J'en viens à un autre élément dont il convient de tenir compte: au cours des années récentes, et surtout depuis la fin des hostilités en Corée, les réserves constituées par les nations importatrices ont été réduites par la consommation courante; un pourcentage plus élevé des réserves mondiales de blé se trouve aujourd'hui dans les nations qui sont exportatrices principales.

Cette augmentation de la consommation de blé au cours de la période quinquennale qui vient de s'écouler, s'explique par divers motifs. L'un des plus importants, est le changement que l'on constate dans la population de l'univers. Depuis trente ans, la population mondiale a augmenté d'environ 600 millions d'âmes, et au cours des dernières vingt années, d'à peu près 400 millions. Cet accroissement a été général. Pour vous donner quelques illustrations concrètes, prenons l'Europe par exemple. En 1939, l'Europe avait 573 millions d'habitants. En 1949 elle en avait 593, et 615 en 1955. Cette augmentation globale de la population correspond au chiffre approximatif de la population de la France tout entière, en ce qui concerne la consommation de produits alimentaires.

En Asie, l'accroissement de la population a été prodigieux, soit de 1 milliard 162 millions d'âmes en 1939 et ce chiffre a été relevé à 1 milliard 441 millions en 1955. En Amérique du Nord, la population s'accroît très rapidement. Au États-Unis le nombre d'habitants monte en flèche, ainsi que dans les Îles Caraïbes et en Amérique latine.

Au problème de l'accroissement du chiffre de la population vient s'ajouter le facteur du relèvenent des normes d'existence dans la plupart des régions de l'univers. En règle générale, les centres urbains tendent à avoir un chiffre plus élevé d'habitants. Tous ces éléments aboutissent à accroître la consommation de blé et j'imagine que cette tendance ira en s'accentuant.

Venons-en maintenant au Canada occidental. Cette région voit sa population augmenter sans cesse. Tout d'abord, dans l'ouest du Canada, la population des villes s'accroît constamment. Elle s'accroît dans cette région du Canada en dehors même des provinces des Prairies. On constate une augmentation de la population au sud des États-Unis, en Asie et en Europe. Notre population agricole se maintient à un niveau constant, ou diminue légèrement, par suite de la tendance vers des unités agricoles plus importantes et vers une mécanisation poussée.

J'estime qu'en ce qui a trait à la production de blé et d'autres produits alimentaires, le Canada occupe une position stratégique. Nous pouvons avoir à résoudre certains problèmes aujourd'hui et au cours des années prochaines; mais à long terme, le temps et les éléments fondamentaux de la question travaillent pour nous.

Le PRÉSIDENT: Quelqu'un désire-t-il poser des questions?

M. Tucker:

D. Je songe à une question sur laquelle vous n'aurez peut-être pas de chiffres précis; il se peut qu'il ne s'agisse ici que de rumeurs. Mais on a beaucoup parlé des efforts de l'Union soviétique pour augmenter de façon prodigieuse la surface cultivable consacrée au blé. Je me demande si vous avez quelques éléments là-dessus?—R. Non, nous ne possédons aucun renseignement digne de confiance à ce sujet. Nous avons entendu dire que dans certaines régions nouvellement défrichées, la production de céréale n'a pas été très abondante. Mais nous ne savons rien de précis. De fait, j'ai abordé la question avec nombre de personnes qui sont allées en URSS et je me vois contraint d'avouer que je n'ai pu recueillir aucun renseignement digne de foi.

M. NICHOLSON: Les chiffres que vous nous avez communiqués n'englobent ni la Russie, ni la Chine ni la Mandchourie?

M. DAVIDSON: Ils englobent Russie et Chine sur le plan des chiffres mondiaux.

M. NICHOLSON: J'ai lu l'enquête agricole des États-Unis; il n'y est pas question de la Russie ni de la Chine.

M. DAVIDSON: En effet. Ces chiffres sont puisés en partie dans les données statistiques du Conseil International du blé et en partie dans les chiffres fournis par les États-Unis.

M. QUELCH: Vous avez parlé d'une augmentation des surfaces cultivées au cours des cinq dernières années. De quel ordre a été cette augmentation?

M. DAVIDSON: Cette augmentation n'a rien de spectaculaire. J'estime que l'élément principal de 1955 a été la baisse des surfaces cultivées en Amérique. Les surfaces cultivées consacrées en Europe à la culture du blé se maintiennent au niveau d'avant-guerre. En Asie on constate une légère augmentation. Comme vous le savez, nos propres surfaces cultivées pour 1955 n'ont pas dépassé 19 ou 20 millions d'acres. Plus vous étudiez ces chiffres, plus vous vous rendez compte que nous vivons dans une région de récoltes de blé abondantes.

M. QUELCH: Peut-on s'attendre à une extension de ces surfaces à l'avenir? Les surfaces cultivées consacrées au blé peuvent-elles s'accroître ailleurs qu'en Russie?

M. DAVIDSON: Le problème a trait moins à une extension de la superficie cultivée qu'à un acrroissement des récoltes. Par exemple, en Amérique du Sud, la récolte moyenne est inférieure à dix boisseaux l'acre dans certains pays; parfois elle tombe jusqu'à sept ou huit boisseaux par acre. Dans ces conditions, il est évident que toute amélioration des méthodes de semailles et de culture tend à augmenter le volume des récoltes par acre. Sans doute, existe-t-il d'autres régions où les surfaces cultivées elles-mêmes se trouvent accrues. Je n'ai pas les

chiffres, mais il me semble, monsieur McIvor, que la Turquie est l'un des pays au cours des années récentes on a constaté une augmentation du nombre d'acres où consacrés à la culture du blé. J'imagine que l'Inde augmente dans une certaine mesure ses superficies cultivées. Mais la chose n'a pas une importance considérable, car nombre de ces changements ont lieu dans des nations où la population s'accroît le plus rapidement. A mon sens, c'est à ce facteur que l'on doit le maintien d'un niveau constant pour les échanges commerciaux sur le plan mondial, en dépit d'une augmentation générale de la production au cours des cinq dernières années.

M. TUCKER: Les chiffres que vous nous avez fournis sur les surfaces cultivées, ne comprennent pas l'Union soviétique?

M. DAVIDSON: Je ne vous ai pas communiqué de chiffres quant aux superficies cultivées. J'ai étudié la production; les évaluations pour la production tiennent compte de la Russie et de la Chine.

M. TUCKER: J'ai cru comprendre qu'on n'a pas constaté d'accroissement des superficies cultivées en Europe et que cet accroissement a été modeste en Asie.

M. DAVIDSON: Je ne puis me prononcer au sujet de la Russie ni de la Chine car je n'ai pas de renseignements voulus.

M. TUCKER: Ces pays n'envoient-ils pas de rapports aux diverses organisations des Nations Unies? Ne prennent-ils aucune part au Congrès de l'Agriculture de Rome?

M. DAVIDSON: Non. Il en va de même pour les autres nations derrière le rideau de fer, telles que la Roumanie, la Hongrie et la Tchécoslovaquie. Avant la guerre ces pays produisaient de grandes quantités de blé; mais aujourd'hui nous ne possédons aucun renseignement d'ordre statistique digne de foi.

M. HARKNESS: Ce qui, de notre point de vue, est fort décourageant est le fait qu'en dépit d'un accroissement remarquable de la population mondiale, les quantités de blé offertes sur le marché d'exportation mondial, aient si peu augmenté au cours des dernières 25 années.

M. DAVIDSON: Vous remontez bien loin.

M. HARKNESS: Vous avez cité, quant à la population, des chiffres qui remontent tout aussi loin.

M. DAVIDSON: Sans doute remontent-ils à 20 ans en arrière; mais il faut remonter à bien avant le début de la dernière guerre, à une époque où le commerce mondial du blé représentait environ 600 millions de boisseaux.

M. TUCKER: Laissons le témoin terminer son exposé.

M. HARKNESS: Dans le rapport, on parle d'une moyenne de 710 millions de boisseaux, entre 1930 et 1939.

M. DAVIDSON: 1930 à 1939?

M. HARKNESS: Oui.

M. DAVIDSON: En effet; il est possible que cette moyenne ait décru pendant cette période, par comparaison avec le début.

M. HARKNESS: C'était la moyenne pour plus de 10 années.

M. DAVIDSON: En 1939-1940 il y a eu un déplacement considérable de grains au cours des premiers sept ou huit mois de la campagne agricole.

M. HARKNESS: Si on songe à l'accroissement de la population, les quantités de blé offertes sur les marchés mondiaux d'exportation ne présentent qu'une augmentation négligeable.

M. DAVIDSON: Mais on a constaté une très grande augmentation de la consommation "sur place" qui a absorbé une grande partie de la production des dernières cinq années; autrement dit, on pense souvent que compte tenu de la production abondante de blé sur le plan mondial depuis cinq ans, il aurait dû se produire une baisse du commerce mondial de cette céréale, et que dans chaque nation, la production de blé indigène réduirait l'exportation de blé étranger; mais dans la plupart des cas, ce n'est pas ce qui est arivé.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions?

M. Argue:

D. Je me demande si vous avez les chiffres pour les quantités de grains se trouvant dans les fermes pour la période correspondante de l'an dernier? Ce que je veux dire est ceci: avons-nous aujourd'hui, dans les fermes de l'Ouest du Canada plus ou moins de grains que l'an dernier, ou des quantités équivalentes?—R. Nous pouvons vous communiquer les chiffres voulus; cela exigera chiffrages et calculs, mais je n'oublierai pas d'en reparler avant que nous en ayons terminé.

Le PRÉSIDENT: Quelqu'un a-t-il d'autres questions à poser.

M. Argue:

D. Hier, vous nous avez donné certains chiffres ayant trait aux wagons-tombereau. Auriez-vous les chiffres correspondants pour la période allant du 1er août au premier mai pour la campagne agricole courante et pour la même période de l'an dernier?—R. Je n'ai que les chiffres pour la période dont je vous ai parlé hier; mais ici encore nous pouvons vous les procurer. Il est très difficile d'apporter ici les documents voulus; mais je peux me les procurer à votre intention.

D. Vous ne les avez pas avec vous.—R. Malheureusement pas.

D. En sommes-nous toujours à l'article général numéro huit?

Le PRÉSIDENT: C'est bien cela.

M. Argue:

D. Hier nous avons très longuement discuté les méthodes de mise en vente de grains sur le marché international; nous avons entendu des critiques acerbes du programme suivi par les États-Unis.

J'ai remarqué hier soir en écoutant les communiqués de presse télévisés (et dans d'autres communiqués) que nous sommes publiquement désignés comme avocats d'un programme de distribution gratuite; c'est autour de cela que tournait tout le communiqué. C'est pourquoi je voudrais essayer d'éclaircir la chose en définissant avec précision le sens de notre proposition. Nous savons que la Commission du blé a suivi un programme énergique de mise en vente;

(tous, nous admettrons sans doute que dans le cadre du programme gouvernemental la Commission du blé a fait preuve d'une grande énergie quant à la vente du blé). Mais nous affirmons que pour la campagne agricole en cause, l'Argentine, l'Australie et les États-Unis ont chacun considérablement augmenté la vente de leurs grains, tandis que les ventes de blé canadien ont fléchi. C'est pourquoi, pour pallier cette situation, nous avons demandé que le Gouvernement adopte certaines mesures supplémentaires, comprenant par exemple l'acceptation de devises régionales ainsi que l'adaption de contrats de troc; cela contribuerait à l'écoulement de grains. Le gouvernement pourrait également élargir son programme d'aide économique et plus particulièrement le Plan de Colombo.

Je tiens à souligner qu'en conseillant l'adoption de ces mesures, nous sommes en bonne compagnie, en compagnie des organisations agricoles du Canada de l'Ouest. Dans son mémoire au Comité et dans le rapport soumis le 16 février de cette année au Gouvernement canadien, le Conseil interprovincial de l'Union agricole a demandé:

> L'adoption, par le Gouvernement et la Commission canadienne du blé d'un programme beaucoup plus énergique de mise en vente, fondé sur l'accroissement sensible du personnel des ventes, sur l'acceptation de devises d'autres nations, devises qu'on pourra employer pour le paiement de produits importés de ces pays au Canada, sur des conventions de troc dans tous les cas où la chose est possible, et sur des opérations de crédit chaque fois qu'elles seront nécessaires.

Je voudrais donner lecture d'un passage du programme adopté par la Commission du blé de la Saskatchewan et publié le 14 novembre 1955 dans le *Star Phoenix*. L'article 7 de ce document demande, entre autres.

> Que le Canada poursuive son programme énergique de mise en vente et que le Gouvernement canadien consente à accepter, en cas de besoin, des livres sterling on toutes autres devises étrangères; par ailleurs, que que le Gouvernement du Canada participe à des plans de secours à la famine et qu'il participe plus largement au Plan de Colombo et à d'autres programmes d'aide technique, afin d'élargir, ce faisant, le marché potentiel pour le blé canadien.

Selon moi, les méthodes des organisations agricoles sont bonnes; si le Gouvernement les adoptait, la Commission du blé, agissant dans ce cadre, pourrait augmenter ses ventes de grains.

J'ai une question à poser dans ce domaine, ayant trait aux ventes de blé à l'Inde. J'ai sous les yeux le rapport numéro 46, de l'Accord international sur le blé; ce document révèle que l'Inde a acheté, à ce jour, près de 10 millions de boisseaux de blé aux États-Unis et environ, 6 millions en Australie mais qu'elle n'en a point acheté au Canada; je crois me souvenir qu'au cours de la campagne agricole de 1954-1955 nous avions vendu plus de 14 millions de boisseaux de blé, quantité semblable à celle de l'année précédente.

J'ai ici le *Star Phoenix* de Saskatoon du jeudi 28 juin. A la première page, je lis:

> *La Nouvelle-Delhi* (AP)—L'Inde a annoncé aujourd'hui qu'elle a l'intention d'entamer des pourparlers avec les États-Unis en vue de l'achat de 3 millions de tonnes de blé, représentant plus de 200 millions de dollars.

Si je ne me trompe, cela ferait plus de 100 millions de boisseaux de blé.

> Des autorités bien informées affirment que l'Inde espère obtenir autant de blé que possible aux termes du programme excédentaire des États-Unis, qui permettrait à l'Inde de payer en roupies et d'emprunter ensuite les sommes ainsi déboursées pour les placer dans des projets d'essor économique aux Indes.

C'est là précisément le programme auquel nous pensions en recommandant un élargissement de l'aide économique qui permettrait de mieux aider les nations intéressées. Autrefois, nous avons suivi un programme semblable, sous l'égide du Plan de Colombo, touchant l'Inde et le Pakistan. Ces pays ont acheté une certaine quantité de nos grains, qu'ils ont payés avec leurs propres devises; ensuite ces devises mêmes ont été employées par eux pour des programmes régionaux d'exploitation des ressources nationales. Je soutiens que tout le monde, toute organisation responsable, tout parti politique ont appuyé ce genre de proposition et ce genre de programme. Je ne sais si les nouvelles étaient vraies ou non; mais s'il y a quelque fondement au rapport que l'Inde est en train de négocier pour l'achat de 100 milliards de blé aux États-Unis dans le cadre d'un programme d'aide économique, je me demande pourquoi le Canada ne songe pas à quelque chose du même genre? Ainsi notre pays pourrait explorer le marché indien pour l'écoulement de ses grains. D'après le texte que j'ai cité, il semble bien qu'à l'heure actuelle nous n'en vendions pas à ce pays. R. En ce qui concerne l'Inde, je suis persuadé que le texte dont vous nous avez donné lecture est fondé sur des faits exacts. Je ne sais si les quantités citées sont exactes, car je n'ai pas le moyen de le vérifier.

Nous avons établi des contacts récents avec l'Inde. Je pense qu'elle pourrait s'intéresser à l'achat de certaines catégories de blé canadien, offert avec un rabais de 20 à 25 cts sur notre prix actuel. Pour le moment du moins, de nos ports sortent des navires charges de blé à raz bord.

Mais si nous voulons vendre à l'Inde du blé avec un rabais de 20 à 25 cts sur notre prix actuel, nous devons accorder les mêmes conditions au Royaume-Uni ou à tous nos autres principaux clients, je dirai même à tous nos clients.

A mon sens, le rôle essentiel de la Commission du blé est de nous permettre de demander le même prix, le même jour, à chacun de nos clients. Ce faisant nous avons, j'en suis sûr, acquis beaucoup d'amis à l'étranger. En venant ici je m'attendais à ce que quelqu'un signale que récemment nous avons relevé sérieusement le volume de nos exportations. Nous y travaillons. Mais en ma qualité de membre de la Commission canadienne du blé, je verrais d'un très mauvais œil la vente à l'Inde de blé au prix très bas que demandent d'autres nations à l'heure actuelle. Je préférerais écouler nos réserves de blé à un prix plus satisfaisant.

Pour en finir, monsieur Argue, je veux dire ceci: j'espère qu'on ne m'accusera pas de chanter les louanges de la Commission canadienne du blé dont je fais partie; je ne l'ai jamais fait et je n'ai pas l'intention de commencer aujourd'hui. Cela dit, je dois signaler que dans le tourbillon de folies soufflant sur les marchés de grains depuis neuf ou dix mois, la seule influence stabilisatrice sur le plan international a été exercée par la Commission canadienne du blé.

M. Gour (*Russell*): C'est exact.

Le TÉMOIN: Je serais navré de nous voir adopter un programme pouvant aboutir à la dislocation de l'édifice des prix actuels, sans être renseignés sur notre nouvelle récolte ni sur le montant de blé qu'il nous faudra écouler.

M. GOUR (*Russell*): Voilà un solide sens des affaires.

M. Argue:

D. Je ne crois pas avoir impliqué la nécessité d'une réduction des prix. Si je l'ai fait, je me rétracte, car cela n'est pas ce que j'ai en vue. Je ne puis nier que la Commission du blé accomplit une besogne excellente. Elle doit agir dans le cadre de la ligne de conduite tracée par le Gouvernement; selon moi, son influence est stabilisatrice. Si nous n'avons pas de Commission du blé, les agriculteurs qui produisent le blé et doivent l'écouler à la bourse du blé se trouveraient sans doute dans la même situation que les producteurs de lin qui, l'an dernier, ont vendu leur lin à $2.65 le boisseau en automne et constaté que le printemps d'après les acheteurs offraient 4 dollars du boisseau. C'est ce genre de chose que les agriculteurs veulent éviter à tout prix pour leur blé et veulent abolir en ce qui concerne le lin. Nous voudrions que vous cultiviez du lin, du seigle et nombre d'autres céréales. Si vous vous occupiez de ces produits cultivés dans l'Ontario et dans l'est du Canada, il est possible que le nombre des problèmes existants s'en trouverait réduit.

Mais il me semble que nous pourrions du moins écouler une partie de notre blé sur le marché indien sans pour cela baisser nos prix; vendons ce blé à l'Inde au même prix qu'aux autres nations, mais en adoptant la nouvelle méthode d'échange ou de paiements, comme nous l'avons fait par le passé.

C'est là à quoi je songeais; je ne demandais pas une baisse de prix.—R. J'avoue, monsieur Argue, que je ne suis pas très renseigné sur les détails de la proposition américaine à l'Inde. Je n'obtiendrai ces renseignements que lorsqu'ils nous seront soumis. Les membres de notre Commission n'ont, jusqu'à présent, entendu que de simples rumeurs. Mais dès que la chose nous est parvenue à l'oreille, nous avons essayé de découvrir quels étaient les désirs des Hindous. Je pense, comme vous, en effet, que la Commission du blé ne devrait laisser passer aucune occasion de vendre notre blé partout où il existe un acheteur possible. Nous ne pouvons nous permettre de rester les bras croisés et de voir les État-Unis ou d'autres producteurs écouler leurs blés aux Hindous, si nous pouvons le faire nous-mêmes, et si nous pouvons le faire suivant un plan acceptable.

Mais je vois la situation existante comme suit: non seulement de nouveaux accords permettront-ils de vendre à l'Inde du blé en échange de devises régionales qui seront employées dans l'Inde même, mais encore ce blé sera-t-il écoulé à un prix inférieur d'environ 20 cents à notre prix courant. C'est ainsi que je vois les choses.

Le dernier mot n'est peut-être pas dit; mais à mon sens c'est ainsi que se présente l'état de chose actuel.

D. Je ne vois pas qui d'autre pourrait mieux nous exposer la situation. S'agit-il d'un rabais de 20 cents sur le prix d'une catégorie identique de blé, ou vendrions-nous meilleur marché du blé de qualité inférieure?—R. Ce serait un rabais de 20 cents pour une catégorie de blé qui conviendrait aux Hindous. Songeons qu'aux Indes le blé n'est pas transformé en farine. Les habitants le font cuire tel quel, comme nous faisons cuire le riz par exemple. Ensuite ce blé est vendu dans les villages.

La plus grande partie du blé employé là-bas est du blé indigène, qui, du point de vue de la qualité ne convient pas aux minoteries au contraire du nôtre.

Pour illustrer le problème: pendant la guerre, nous voulions écouler une certaine quantité de notre blé n° 5. Nous pensions que ce serait là une excellente qualité à écouler dans l'Inde. Nous avons donc envoyé des échantillons et c'est moi qui ait conduit les pourparlers, à Washington, avec les membres de la délégation indienne. Celle-ci finit par rejeter cette catégorie de blé, pour des motifs qui m'ont paru incompréhensibles, mais qui étaient probablement excellents pour les Hindous. Tandis que certains villages de l'Inde pourraient recevoir, dirent-ils, notre blé n° 5 qui était quelque peu endommagé par le gel et d'autres facteurs, d'autres villages pourraient avoir du blé de qualité bien supérieure, ce qui pourrait entraîner des dissensions entre les villages. C'est pourquoi la délégation de l'Inde renonça à l'achat de notre blé n° 5.

Voici comment je vois le problème de l'Inde quant au blé: au 27 juin, notre blé du Nord n° 1, f.a.b. littoral était coté à 1·97⅛ cents. Examinons le cas du blé du Nord n° 2, ce blé étant une catégorie de blé court.

Le blé du Nord n° 2 est à 1·94⅛ cents; le blé dur d'hiver n° 1 de Galveston, qui conviendrait à la consommation aux Indes se vend à 1·65⅜ cents; le blé dur d'hiver n° 2 Hard Winter de la Nouvelle-Orléans, qui serait également indiqué, est coté à 1·58⅞ cents.

Ces prix ne sont établis qu'une fois que les États-Unis ont payé les subventions afin de permettre leur exportation. Mais sous l'égide des méthodes existantes, ils fourniraient à l'Inde les fonds nécessaires, lui permettant ainsi d'acheter ce blé aux prix courants du marché. L'Inde obtiendrait donc du blé à environ 20 cents de moins par boisseau que le prix que nous demandons pour notre propre blé; je ne pense donc pas que nous puissions écouler notre blé là-bas. Laissant de côté les accords portant sur le financement, je ne crois pas que la commission ferait preuve de sagesse en abaissant sérieusement nos prix, en vue d'obtenir la clientèle de l'Inde. Si nous accordions ces conditions à l'Inde, nous devrions les accorder à nos clients de longue date; on ne saurait adopter un programme double de prix sans risquer de perdre les clients d'outre-mer.

M. Gour (*Russell*): Il en va de même dans toute entreprise commerciale; on ne peut être à la fois honnête et malhonnête.

Le témoin: Je n'ai pas proposé de . . .

M. Gour (*Russell*): En affaires, c'est la même chose partout.

M. Tucker: Pour en revenir à la question de M. Argue: sauf erreur, il n'approuve pas le fait que la télévision ait annoncé qu'ils soient en faveur d'un programme de "distribution gratuite". . .

M. Argue: Non pas exclusivement.

M. Tucker: Le plan prévoirait une "distribution gratuite", mais ce ne serait qu'une partie du programme. Évidemment, il faut essayer de vendre le plus possible et ensuite on peut songer à distribuer gratuitement les plus grandes quantités possibles. Je voudrais demander une fois encore à M. McIvor ceci: si tout le monde savait qu'une fois nos ventes de blé finies, nous allions distribuer le reste, pense-t-il que nous parviendrons à en vendre beaucoup? Et j'ai une

autre question encore: les États-Unis veulent envoyer à l'Inde du blé pour lequel ni les contribuables ni les agriculteurs américains ne toucheront un sou: n'est-ce pas là, en fait, un programme de "distribution gratuite".

M. NICHOLSON: Ces distributions se font sous l'égide du Plan de Colombo.

Le PRÉSIDENT: Pour faciliter la tache du sténographe qui s'efforce de consigner au compte rendu tout ce qui dit ici, les membres du Comité auraient-ils l'obligeance de poser leurs questions chacun à leur tour?

M. Tucker:

D. J'ai deux questions à poser: tout d'abord, si on adopte le programme du CCF, c'est-à-dire si on vend tout ce qui est possible de vendre et on distribue ensuite tout le reste, parviendra-t-on à vendre beaucoup de blé? [Deuxièmement, le plan des États-Unis ne consiste-t-il pas, en réalité, à donner à l'Inde du blé gratuitement?—R. Si vous m'y autorisez, je répondrai à vos questions en commençant par la fin, c'est-à-dire par la seconde. Premièremeut, nous devons découvrir les principes fondamentaux dont ces programmes s'inspirent. Les États-Unis se sont embarqués dans trois genres de programmes différents. D'abord, (je crois que c'est le programme PL 480 mais peu importe le numéro) nous avons le programme principal pour l'écoulement de grains ou de tout autre produit agricole, en échange de devises du pays importateur; ces devises ne doivent pas sortir du pays mais être employées sur place pour certains projets d'ordre militaire ou autre. Deuxièmement, nous avons un programme l'échange de blé pour l'importation de certains produits stratégiques; c'est là ce qu'on peut appeler un programme de troc. Le programme nº 3 prévoit l'envoi de grains aux nations déficitaires, et c'est là un don pur et simple. A ces trois programmes vient s'ajouter un autre plan que je ne sais comment classer: c'est le programme d'un credit de 40 années. C'est donc là l'ensemble de la politique des États-Unis en ce qui concerne le blé. Je ne sais si on peut parler ici de "distribution gratuite", mais voilà ce que sont ces programmes. Les dons purs et simples vont aux régions déficitaires; les devises acquises aux termes de l'autre programme ne peuvent être employées qu'à l'intérieur des frontières des pays acheteurs et n'entrent jamais aux États-Unis. Quant à la troisième méthode, c'est un troc en vue de l'obtention de produits stratégiques.

Pour en venir à l'Inde, sauf erreur, c'est le plan nº 1 que l'on entend adopter. L'argent sera employé aux Indes pour l'aménagement de barrages et d'autres projets sur le sol indien.

D. Il s'agit bien d'un programme de "disribution gratuite" du point de vue du contribuable américain. Les contribuables des États-Unis ne toucheront pas un sou pour ce blé?—R. Les contribuables américains acquièrent en réalité une part dans l'entreprise "Inde", sans détenir d'actions proprement dites—voilà à quoi la chose revient. Ils acquièrent une action dans l'entreprise—"relations amicales"...

Quel que soit le nom dont on revête la chose, c'est là ce qui revient aux contribuables des États-Unis. C'est probablement le programme qu'on adoptera pour l'Inde.

Pour en revenir à votre première question, M. Rocker: je crains que si on s'embarque dans un programme de ce genre, on en vienne à se demander à qui va le don? En ce qui concerne les États-Unis, sauf erreur, le blé américain est destiné aux Pays-Bas, à la Suisse et à la Norvège; il couvre le globe tout entier...

Franchement, je ne sais s'ils font des exceptions; il se peut qu'ils en fassent pour le Royaume-Uni. Mais l'obstacle d'ordre pratique qui surgit ici est le suivant: peut-on envoyer du blé à la Norvège et ne pas en envoyer en Suède? Peut-on favoriser l'Espagne et laisser le Portugal de coté? A mon sens, la ligne de conduite suivie dans ce domaine par les États-Unis donne naissance à des problèmes innombrables. Je me suis longuement étendu là-dessus hier et je ne pense pas que je puisse dire grand chose de nouveau aujourd'hui.

M. MANG: Ne pourriez-vous accepter les roupies de l'Inde, les importer ici et les échanger ensuite par les méthodes existantes d'échange? Ne pourrions-nous pas payer les agriculteurs en roupies?

M. TUCKER: Mais le programme interdit l'exportation de ces roupies hors de l'Inde.

Une VOIX: C'est une plaisanterie.

M. TUCKER: Ce n'est pas une plaisanterie. Aux termes du programme, les États-Unis envoient du blé à l'Inde, mais l'Inde ne laisse pas sortir une seule roupie hors de ses frontières. Les États-Unis n'obtiennent en échange que des sentiments amicaux, s'il y a lieu. Personnellement, je ne pense pas qu'ils fassent une très bonne affaire!

M. Argue:

D. Monsieur McIvor, tout programme dans ce domaine, (celui que nous avons adopté, au Canada, il y a quelques années sous l'égide du Plan de Colombo et consistant à donner des graines en échange de devises nationales) et que le programme "spéculatif" dont nous parlons aujourd'hui, peuvent apporter quelque chose de bien plus essentiel que des dollars: ils peuvent créer bonne volonté et relations amicales. Si un programme encourage l'envoi de 100 millions de boisseaux de blé à l'Inde, dont les habitants en seraient autrement privés, un tel programme est, à mon sens, excellent. J'estime que le blé est cultivé pour être consommé; des mesures permettant de l'envoyer à ceux qui en ont besoin, sont des mesures qui sont bonnes à tous points de vue. J'aimerais que Monsieur McIvor nous dise de quelle façon, il y a quelques années, le Canada a mis en oeuvre un plan consistant à envoyer 10 ou 15 millions de boisseaux de blé payables en devises régionales, lesquelles devises ont permis d'aménager des barrages et ainsi de suite, aux termes du Plan de Colombo? Je ne pense pas que les États-Unis aient inauguré de nouvelles méthodes. Il est très possible qu'ils aient profité de l'exemple donné par le Canada—R. Je ne sais qui est le maître et qui est l'élève, monsieur Argue. Je ne connais pas intimement le mécanisme du Plan de Colombo. Mais je crois comprendre que ce plan organisait simplement l'octroi de dons en espèces aux nations intéressées et que cet argent est employé pour l'acquisition de graines ou d'autres produits.

Je voudrais maintenant exprimer une opinion, du point de vue de la Commission canadienne du blé. Je ne sais pourquoi je me suis lancé dans cette discussion; nous devrions profiter de tous les débouchés possibles, sans songer aux conséquences. Mais j'estime que lorsque nous comparaissons devant ce comité, il est de notre devoir de signaler les obstacles que nous distinguons; si vous adoptez une opinion differente, ce n'est plus notre affaire et nous n'y pouvons rien. Je sais toutefois que vous ne voudriez pas me voir opiner, dans la seule intention d'augmenter les ventes de blé effectuées, par la Commission.

Le PRÉSIDENT: Puis-je dire ceci: ni M. Argue sans doute, ni moi-même, ne voudrions faire consigner au compte rendu le fait que le Canada ne contribue en rien au bien-être des habitants de l'Inde; en effet, nous poursuivons là-bas un programme de mise en valeur des ressources nationales. Si je puis exprimer mon opinion, il ne faut pas songer uniquement ici au plan lui-même; en effet, à l'origine, et aux termes de l'autre plan prévoyant l'échange de blé contre des devises régionales, rien n'empêchait un accord sur le principe même du prix... Si l'on peut obtenir le prix convenable en devises régionales (le trésor doit évidemment débourser ce montant) on peut mettre en œuvre dans l'Inde le programme actuel acceptant les devises régionales; mais la difficulté consiste en ceci: pour récolter ce blé, on perdrait 20 cents du boisseaux; du point de vue de la Commission du blé, c'est là chose à éviter à cause des difficultés dont il a été question. Nous préférerions maintenir notre prix et adopter d'autres méthodes de distribution. C'est là le cœur même du problème.

M. GOUR (*Russell*): Monsieur le président, comme M. Argue l'a dit tout à l'heure, ce n'est pas une opération infructueuse que d'obtenir l'amitié de ces gens en échange de 100 millions de boisseaux de blé. Et ce n'est pas tout. Si nous donnons 100 millions de boisseaux à l'Inde, nous devrons distribuer à d'autres nations non pas 100 millions dans tous les cas, mais 50 ou peut-être même 150 millions de boisseaux. Nous devons être fiers de constater qu'il n'existe pas d'autre pays avec un chiffre de population semblable au nôtre, qui ait participé davantage à l'essort des pays insuffisamment développés. Je ne songe pas seulement à la situation d'avant-guerre, mais aussi à la période de guerre et d'après-guerre. Nous pouvons nous enorgueillir de notre pays, dont la population est relativement peu nombreuse. Nous n'avons que 16 millions d'habitants, tandis que les États-Unis ont 165 millions d'âmes.

M. TUCKER: Monsieur le président, personne ne s'oppose à ce que nous fassions partie du Plan de Colombo ou de tout autre programme du même genre, visant à aider les nations insuffisamment développées, car nous sommes en faveur de tout projet qui peut leur venir en aide. Mais quand il s'agit de souscrire à un programme tendant à écouler le blé que nous produisons—c'est là une tout autre histoire, et c'est justement ce que propose le parti CCF. Pour lui, il ne s'agit plus de suivre un programme d'aide comme l'était le Plan de Colombo; il pense que puisque le Canada a un surplus de blé, il devrait d'abord en vendre le plus possible, puis suivre un plan tendant à distribuer gratuitement le reste, en tout ou en partie. Si nous nous conformions à ce point de vue nous nous éloignerions d'un programme d'aide proprement dite. Je m'élève contre cette confusion continuellement renouvelée par le CCF; ce n'est pas que nous craignions que notre mécanisme de mise en vente du blé se disloque si nous adoptions la proposition du CCF, mais nous repoussons l'allégation selon laquelle nous rechignons à accorder notre aide aux nations insuffisamment développés.

M. ARGUE: Cela ne tient pas debout.

M. TUCKER: Les deux propositions sont sans cesse embrouillées.

M. ARGUE: C'est vous qui êtes embrouillé.

M. Nicholson:

D. Monsieur le président, pour changer d'horizon, je vais demander aux membres du Comité de m'accompagner en Amérique du Sud. J'ai constaté qu'il y a un an, le représentant de Qu'Appelle a signalé un fléchissement de 10 p. 100

des exportations canadiennes; il y a eu à l'époque un intéressant débat touchant certains accords passés avec divers pays de l'Amérique latine. M. McIvor a exprimé des idées dignes d'attention, surtout au sujet de la Bolivie, du Chili et de l'Équateur. Je me demande s'il peut aujourd'hui nous mettre au courant de la situation dans ces pays-là. L'entente avec l'Équateur expire cette année; l'accord signé avec le Chili en 1954 couvrait une période de quatre ans; simultanément une entente avec les Pays-Bas a été discutée. Je lis tout cela pages 10 et 11 (fascicule n°. 2) des délibérations du comité en 1955. M. McIvor aurait-il l'obligeance de nous mettre au courant de l'état de choses actuel? Je remarque que les ventes faites à l'Équateur sont assez considérables, mais que pour la Bolivie et le Chili elles sont quasiment inexistantes.

M. MANG: Quelle page?

M. NICHOLSON: Pages 10 et 11, fascicule 2 des délibérations de l'an dernier.

Le TÉMON: Je vais essayer de me procurer les renseignements demandés par M. Nicholson. Puis-je passer à autre chose pour quelques instants et donner à M. Argue les chiffres des wagons jusqu'au 2 mai qu'il m'a demandés... C'est bien la date dont vous parliez, n'est-ce pas?

M. Argue:

D. En effet.—R. Entre le 1er août et le 2 mai, Pacifique-Canadien 92,462. Pour la période correspondante, l'année dernière, 100,357. National-Canadien, 87,586 et 85,204 pour la période correspondante de l'an dernier. Chemins de fer du Nord de l'Alberta, 8,040 et pour la même période de l'an dernier 9,734.

D. S'agit-il ici des provinces des Prairies?—R. Oui je parle en ce moment des chargements de grains dans le Canada de l'Ouest.

M. Nicholson:

Vous n'avez pas les quantités de grains se trouvant dans les fermes l'année d'avant?—R. Non, pour les avoir nous devrions mettre sur pied un service indépendant de la statistique!

M. DAVIDSON: Je les ai ici, mais il y a pour le moment un écart de 10 millions de boisseaux.

M. Pommer:

D. Je voudrais éclaircir cette question. On répète à l'envi (nous lisons la même chose dans les journaux) et nous avons entendu dire aujourd'hui encore, que nous vendons notre blé en échange de livres sterling. Il me semble M. McIvor que vous avez parlé de cela hier. Voudriez-vous éclairer ma lanterne? Depuis deux ans avons-nous eu l'occasion de vendre notre blé en échange de livres-sterling?—R. Pour autant que je sache, monsieur, nous n'avons jamais dû vendre notre blé en échange de livres-sterling. Sans doute le blé que nous vendons au Royaume-Uni est-il payé en livres, mais elles sont converties en dollars et ce sont ces dollars qui sont transférés au Canada.

M. Nicholson:

D. Mais possédez-vous des indices permettant de croire qu'un accroissement des importations britanniques au Canada entraînerait l'ouverture de plus amples débouchés au Royaume-Uni pour le blé canadien?—R. Oui, on me l'a dit à

plusieurs reprises quand j'étais en Angleterre. Les dirigeants britanniques affirment que plus nous achèterons d'articles au Royaume-Uni, plus ils auront de dollars pour acheter notre blé; j'avoue que je suis entièrement de leur avis. J'estime que plus nous importerons du Royaume-Uni, mieux nous nous en trouverons.

M. Mang:

D. Ainsi, monsieur McIvor, nous pourrions sans doute acheter du ciment anglais pour nos provinces de l'Ouest et vendre notre blé aux Anglais, au lieu d'aménager une usine de ciment dans nos provinces occidentales.—R. Franchement, je ne m'y connais guère en ciment.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions?

M. Pommer:

D. Je n'ai pas tout à fait fini. Ce qui m'intéresse est le problème des livres-sterling au Canada: la Grande-Bretagne est-elle disposée à acheter notre blé en échange de livres-sterling? Votre réponse, j'imagine, règle la question,—à moins que vous ne vouliez faire une autre déclaration qui permettrait au public et à nos organisations du Canada de l'Ouest de renoncer à cette formule; nous n'aurions plus besoin alors d'essayer de persuader de son excellence les producteurs de blé.—R. Ma foi, c'est que les gens ne sont pas toujours disposés à accepter des déclarations de ce genre. Si je ne me trompe, il y a un an de cela, l'Attaché commercial britannique déclara à Saskatoon aux agriculteurs réunis pour l'entendre, que si notre blé était vendu en échange de livres-sterling la situation actuelle demeurerait inchangée. Je ne connais pas les termes exacts dont il s'est servi, car je n'étais pas présent à cette réunion; j'en ai tout simplement lu le compte-rendu. Lorsque j'étais à Londres, des fonctionnaires britanniques haut-placés m'ont fait part de leur désir de mettre à jour leurs comptes en sterlings à l'étranger. Le Royaume-Uni a un bilan d'inventaire, tout comme d'autres nations; il ne veut pas favoriser mais réduire la sortie des livres-sterling hors de ses frontières; autrement dit, il veut mieux équilibrer le doit et l'avoir. Je ne suis pas un spécialiste des questions financières et je ne puis que répéter ce qu'on m'a dit à Londres.

M. Quelch:

D. Vous n'acceptez en paiement que des dollars?—R. Oui, le Canada n'accepte que des dollars.

D. Vous dites qu'on vous a affirmé à Londres que si le Canada importait davantage d'articles faits en Grande-Bretagne, et fournissait ainsi à ce pays plus de dollars, celui-ci pourrait à son tour importer plus de produits canadiens?—R. C'est en effet ce qu'on m'a dit.

D. Dans ce cas, nous aurions tout avantage à accepter des livres-sterling non-convertibles, avec lesquelles nous acheterions des articles faits en Grande-Bretagne en quantités necessaires pour équilibrer notre balance commerciale avec ce pays. A l'heure actuelle, nous avons une balance de comptes d'environ 300 millions. Si nous acceptions des livres-sterling et stipulions qu'elles nous serviraient à acquérir des produits faits en Grande-Bretagne (ce qui contribuerait à équilibrer notre balance commerciale) il n'y aurait sans doute pas d'objection à cela. Mais je reconnais que la chose est en dehors de votre domaine. Si nous voulons nous embarquer dans un programme ce ce genre, nous devons

nous en remettre au Gouvernement. Si je n'ai pas soulevé le problème, c'est que je me rends compte qu'il dépasse les termes de votre mandat.—R. Je crains, monsieur Quelch, de ne pouvoir vous suivre.

D. Vous vous souvenez sans doute que la question a été évoquée au sein du Comité sur les Banques et j'en avais parlé à M. Towers. Je lui ai rappelé que selon certains haut-fonctionnaires britanniques, la Grande-Bretagne achèterait davantage de nos produits, si nous achètions plus de produits britanniques. Mais M. Towers déclara que cette idée n'etait pas fondée et ne reposait sur rien de tangible. Il est possible qu'une telle attitude soit explicable quand on ne possède pas les éléments du problème. Mais aujourd'hui nous savons que l'un des hommes d'affaires canadiens les plus éminents, M. Duncan, de la compagnie Massey-Harris-Ferguson, a déclaré que la Grande-Bretagne achèterait plus de biens che nous si elle avait les dollars nécessaires et que le Canada trouverait au Royaume-Uni de nombreux produits dont il a besoin. Il me semble donc qu'il serait logique d'accepter des livres-sterling même inconvertibles, que nous laisserions au Royaume-Uni et qui nous serviraient à acheter sur place des articles faits en Grande-Bretagne. J'ai soutenu que nous pourrions adopter cette formule dans la mesure où elle nous aiderait à équilibrer la balance commerciale entre l'Angleterre et le Canada. Je suis persuadé que cela encouragerait les Anglais à acheter davantage de nos produits, car ils sauraient qu'ils redressent ainsi la balance des échanges commerciaux.

Le PRÉSIDENT: Je ne pense pas que l'un découle nécessairement de l'autre. Le Royaume-Uni pourrait acheter plus de produits au Canada si, de son côté, il lui en vendait davantage. Mais il n'en dérive pas obligatoirement que nous dussions accepter des livres-sterling en échange de nos produits. Ce sont là deux idées distinctes et tout à fait différentes.

M. QUELCH: Elles ne le seraient pas si on décidait d'employer ces livres-sterling à l'achat de produits fabriqués en Grande-Bretagne; ainsi le Canada n'aurait pas besoin de transformer ces livres en dollars. Je conçois que la Grande-Bretagne rechigne à nous voir accumuler à l'intérieur de ses frontières des réserves de livres-sterling, car elle craint probablement qu'un jour ou l'autre nous puissions demander une conversion de ces livres en dollars. Mais si ces livres-sterling demeurent sur place et nous servent à acheter la quantité voulue de produits britanniques pour équilibrer notre balance d'échanges commerciaux, je ne prévois aucune difficulté. C'est le point de vue adopté il y a quelque temps par la Chambre de Commerce de Londres.

M. TUCKER: Mais il n'y a pas au Royaume-Uni de parti politique responsable qui soit prêt à se faire l'avocat de l'accroissement du fonds de livres-sterling bloquées. Une situation semblable aux Indes a entravé la Grande-Bretagne depuis la dernière guerre; les dirigeants britanniques aspirent à libérer les livres-sterling bloquées et à éviter à tout prix une accumulation de ces devises.

M. QUELCH: C'est que cela pourrait entraîner une demander de dollars.

M. TUCKER: Toutes les livres-sterling aux Indes doivent servir aux échanges commerciaux avec la Grande-Bretagne; mais encouragent-elles des exportations normales de produits britanniques? Ne poussent-elles plutôt à des exportations indésirables, créant ainsi un état de chose qui ennuie les Anglais depuis la guerre?

M. QUELCH: Les Anglais conseillent l'adoption de la même formule en ce qui concerne le Canada.

M. TUCKER: Il n'existe pas un seul parti responsable qui, en Angleterre, conseillerait cette adoption.

M. QUELCH: Voulez-vous dire que la Chambre de Commerce de Londres n'est pas un organisme conscient de ses responsabilités?

M. TUCKER: Par "partis responsables de Grande-Bretagne", j'entends le parti Travailliste et le parti Conservateur; et ni l'un ni l'autre ne recommandent la formule en cause.

Le PRÉSIDENT: Je regrette de devoir vous interrompre. Je suis le premier coupable, car j'ai participé à cette discussion. Pourrions-nous en revenir au rapport lui-même et au débat touchant la Commission canadienne du blé?

M. Castleden:

D. Je voudrais y voir clair quant à la situation en Égypte. Il y a deux ans, nous avons vendu près de 14 millions de boisseaux de blé à l'Égypte. L'an dernier, ce chiffre avait subi un fléchissement considérable et cette année nos exportations y sont réduites à zéro. De fait, nos exportations globales dépassaient à peine 70 millions de boisseaux. Pourriez-vous nous expliquer ce qui s'est passé, quant au marché égyptien et pourquoi nous l'avons perdu?—R. Nous avons envoyé nos représentants étudier la situation sur place. Ici encore, les États-Unis vendent leur blé à un prix très inférieur au nôtre; nous avions espéré pouvoir leur faire concurrence en offrant à l'Égypte le blé n° 5, dont le prix est comparable à celui du blé américain. Mais les Égyptiens ont préféré acheter le blé des États-Unis offert avec un escompte considérable, aux termes de la Loi publique 480 qui autorise l'acceptation de devises égyptiennes à l'intérieur des frontières de l'Égypte.

D. C'était sans doute la même chose en ce qui concerne l'Inde?—R. Oui. Nous étions très désireux de conserver les débouchés égyptiens et nous avons envoyé deux de nos délégués au Caire. Ils y ont passé une semaine, pour essayer de persuader les Égyptiens d'acheter notre blé, mais nous avons été défaits par le prix.

D. N'était-ce pas là une violation de l'Entente Internationale sur le Blé?—R. Non. Ce blé a été vendu dans le cadre de prix prévu par cet accord, tout en étant offert à meilleur marché que le nôtre.

D. Savez-vous quelle était la qualité du blé américain?—R. Blé dur d'hiver n° 2, si je ne me trompe, venant du golfe. Ou bien blé rouge d'hiver n° 2.

M. McCullough (Moose Mountain):

D. Dans divers pays la culture du blé est puissamment subventionnée. Est-ce à cause du prix du blé canadien ou pour un autre motif important?—R. Je ne crois pas que le prix du blé canadien ait rien à y voir. Selon moi, il s'agit là d'une situation d'ordre politique à l'intérieur de frontières nationales. Ainsi, l'Italie qui n'achète que peu de blé au Canada signe généralement une entente avec l'Argentine et le prix du blé indigène est très élevé. Le prix du blé est également très élevé en Allemagne occidentale; nous commerçons sur une grande échelle avec ce pays qui ne s'est jamais plaint du prix de notre blé. Je ne crois pas que le prix joue un rôle quelconque dans l'affaire.

M. Blackmore:

D. Voudriez-vous nous dire ce que vous entendez pas "l'affaire", quand vous dites: "Je ne crois pas que le prix de notre blé joue un rôle quelconque dans l'affaire"?—R. J'entends la politique intérieure de l'Italie, de l'Allemagne ou de la Suisse. Ainsi si vous alliez en Suisse comme je l'ai fait (et j'ajoute en passant que la Confédération helvétique est une excellente cliente pour le Canada) et si vous jetiez les yeux sur une ferme de là-bas qui semble grimper le long d'une pente abrupte de montagne, vous comprendriez le prix de $3.50 pour un boisseau de blé. Dans toutes ces nations, joue une considération d'ordre politique (je prends l'expression dans son sens large); en outre elles craignent toutes ce que peut leur réserver l'avenir et elles veulent avoir des réserves de blé du cru.

M. McCullough (Moose Mountain):

D. Dans votre conclusion, vous avez exposé les motifs d'ordre économique qui poussent ces nations à subventionner les cultivateurs de blé indigène. Le même phénomène pourrait se reproduire en Grande-Bretagne, car ce pays dépendrait moins alors de ressources extérieures; mais un problème surgit, ce me semble: la vente de notre blé sur une base d'échanges, formule qui se place peut-être en dehors des termes de votre mandat et qui n'a pas été résolue de façon satisfaisante. Autrement dit tous échanges commerciaux sont en somme, bilatéraux; parmi ces pays il doit s'en trouver dont l'économie exige la production de grains du cru par suite de difficultés d'ordre commercial. Il arrive qu'à ceux déclarant aux dirigeants d'une nation donnée qu'ils veulent vendre contre argent comptant, ces dirigeants répliquent qu'ils ne pourront traiter qu'à condition d'exporter à leur tour vers le pays vendeur. Avez-vous rencontré parfois une situation semblable?—R. Vous et moi ne pouvons diverger sur ce point. Pour ma part, je ne me lasse jamais de plaider en faveur d'importations accrues en provenance des pays intéressés, ce qui nous permettrait de leur vendre davantage de nos propres produits. Quand je suis allé au Japon j'ai constaté avec plaisir que la balance des échanges commerciaux entre le Japon et le Canada était devenue avantageuse, ce qui a aidé sans aucun doute à la vente de notre blé.

M. Weselak:

D. Je constate un fléchissement de 12 millions de boisseaux dans les importations japonaises de blé canadien. Sauf erreur, ce phénomène découlerait de l'existence de la loi dont il a été question tout à l'heure: la *Public Law 480* conformément à laquelle les États-Unis ont laissé l'argent sur place; cet argent a été employé là-bas pour des installations militaires et la mise en valeur des ressources agricoles nippones.—R. Nous n'avons pas perdu de terrain au Japon; mais l'année précédente la récolte a été très médiocre, par suite de sévères inondations au cours de la campagne agricole de 1953-1954. Quant aux importations japonaises au Canada, notre pays a maintenu le niveau existant.

D. 28 millions représentent un chiffre moyen?—R. Oui et je suis heureux de pouvoir dire que nous maintiendrons cette moyenne au cours de cette année.

M. McCullough (Moose Mountain):

D. Avez-vous les chiffres de la balance commerciale entre le Japon et le Canada? -R. Non et je m'en excuse. Mais je les avais quand je me suis rendu là-bas.

M. Nicholson:

D. Pourriez-vous nous dire quelques mots sur les expéditions de blé par le port de Churchill pour l'année courante?—R. Elles sont excellentes.

D. Représentent-elles un volume de pointe?—R. J'estime que la chose est incontestable.

D. Connaissez-vous le chiffre exact pour des exportations de blé embarqué à Churchill?—R. Je pourrais vous le citer, bien que ce soit à contre-cœur, car je me rappelle que l'an dernier un de nos bateaux attendus n'arriva jamais à bon port. Voici ces chiffres: pour la saison courante, les cargaisons de blé sortant de Churchill seront de 15,934,000 boisseaux; l'an dernier, le chiffre correspondant était de 13,078,000 boisseaux, soit une augmentation de près de 3 millions de boisseaux pour cette année.

L'article est adopté.

Article 9, Relevé des comptes du syndicat—avoine.

Le TÉMOIN: Messieurs, cet article a trait à notre avoine. Le premier alinéa traite du blé reçu par la commission; le deuxième touche les diverses catégories reçues. Nous avons ensuite l'avoine reçue et vendue; le transfert au syndicat pour 1955-1956. Le transfert étudié sous l'angle des prix. On en vient ensuite au relevé des comptes pour l'avoine, page 17. A la page 18 nous trouvons les frais d'exploitation et les paiements. A la page 19 les commentaires sur la mise en vente de l'avoine.

Monsieur le président, je me ferai un plaisir de répondre aux questions que l'on voudrait me poser. Voulez-vous que je donne lecture de ceci?

Le PRÉSIDENT: Examinez simplement le document à l'appui.

M. McCullough (Moose Mountain):

D. Pourriez-vous dire quelques mots au sujet des contingents d'orge et d'avoine exportés aux États-Unis?—R. A l'heure actuelle il n'existe pas de contingent maximum.

D. Toutes les restrictions ont été supprimées?—R. Oui.

M. Nicholson:

D. Tout à l'heure M. McIvor nous a cité les montants d'avoine se trouvant dans les fermes en mars et en mai, ces chiffres semblent être considérables. Avez-vous les chiffres comparatifs d'il y a un an?—R. Je demanderai à M. Davidson de vous les communiquer. Ils sont écrits de sa main et je pourrais faire erreur en les lisant.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous les avoir maintenant ou pouvons-nous les faire consigner au compte rendu?

M. NICHOLSON: J'aimerais les entendre maintenant.

M. DAVIDSON: Nous fondant sur le questionnaire correspondant de 1954-1955 et la situation quant aux grains livrables au 15 juin de l'an passé, nous obtenons les chiffres suivants pour les montants de grains livrables: blé, 149·4; avoine, 15·1; orge, 27·3; seigle, 8·7; lin, ·5. N'oubliez pas que la récolte de 1954 a été très médiocre, tandis que celle de 1955 était fort abondante.

M. ARGUE: Quel est l'écart en chiffres nets?

Le TÉMOIN: Environ 100 millions de boisseaux de plus, pour l'ensemble des grains. Comme l'a dit M. Davidson, ces chiffres d'il y a un an témoignent d'une récolte insuffisante, tandis que les chiffres pour l'année courante témoignent d'une récolte bien plus abondante.

M. DAVIDSON: Ce sont les chiffres estimatifs pour les grains livrables; il ne faut pas les confondre avec les chiffres des inventaires agricoles qui seront probablement publiés vers la fin de juillet par le Bureau fédéral de la Statistique et qui comprendront les réserves dans les fermes pour la provende, les grains de semence et ainsi de suite. Les chiffres que j'ai cités n'ont trait qu'aux quantités disponibles pour la livraison.

Le PRÉSIDENT: Aux quantités livrables. L'article est-il adopté?

(Adopté.)

Relevé des comptes du syndicat, 1954-1955—orge; cela se trouve à la page 20.

Le TÉMOIN: L'inventaire pour l'orge est sembable à celui de l'avoine. Nous trouvons la ligne de conduite générale et les quantités reçues; la classification selon les diverses catégories; les ventes d'orge au syndicat; le transfert au syndicat pour 1955-1956; le transfert étudié du point de vue des prix; le bilan des résultats et les frais d'exploitation, page 23. Nous avons ensuite l'analyse finale des paiements définitifs, page 24. Le document se termine par des commentaires d'ordre général sur la mise en vente.

Me sera-t-il permis, monsieur le président, de formuler ici quelques observations?

Le PRÉSIDENT: Certainement.

Le TÉMOIN: Nous avons maintenu un volume satisfaisant, très satisfaisant d'exportation d'orge de maltage vers les États-Unis.

L'an dernier, ces exportations étaient inférieures à celles de cette année, à cause de la qualité des grains. Mais cette année, la qualité est meilleure et convient mieux aux malteries américaines, et nous sommes certains d'une année d'exportations très fructueuse.

Par ailleurs, nous vendrons des quantités appréciables à l'Europe et au Japon. Toutefois, je voudrais signaler un élément important touchant à la mise en vente de notre orge l'an dernier: à la page 25 vous trouverez un tableau très intéressant de nos exportations de l'année passée; vous constaterez que si en 1953-1954 le Royaume-Uni n'avait importé que 19·6 millions de boisseaux, il en a acheté en 1954-1955 48·5 millions.

M. McCullough (Moose Mountain):

D. Est-ce principalement du l'orge de maltage?—R. Non, surtout de l'orge de provende. Notre orge de maltage ne convient pas au marché britannique, qui achète une qualité spéciale d'orge. Le Grande-Bretagne n'achète et n'a jamais importé que très peu d'orge de maltage.

En ce qui concerne les États-Unis, vous verrez qu'en 1953-1954 nous y avons exporté 36·9 millions de boisseaux; ce montant a fléchi à 19·1 millions en 1954-1955 par suite de la qualité médiocre de l'orge canadienne au cours de cette campagne agricole. Une grande proportion de cette orge ne convenait pas aux malteries des États-Unis.

Pour en venir au Japon: nos exportations là-bas qui étaient de 19·7 millions de boisseaux en 1953-1954, n'étaient plus que de 4·4 millions l'année d'après; comme je l'ai dit hier, les Japonais peuvent désormais acheter de l'orge australienne et américaine qui est mieuxi ndiquée pour leur "orge moulée compressée", comme ils l'appellent, que notre orge à nous.

J'ai examiné des échantillons de graines quand j'étais sur place; j'ai constaté que certaines variétés d'orge américaine, l'orge indigène et l'orge d'Australie donnent des flocons beaucoup plus blancs que l'orge du Canada. L'orge employée au Japon est mélangée au riz; c'est pourquoi elle doit être aussi blanche que possible, afin de ne pas former de contraste trop évident une fois bouillie.

M. Castleden:

D. Voulez-vous dire que nous ne cultivons ou ne pouvons cultiver cette catégorie d'orge?—R. Nous n'avons jamais réussi à la cultiver. Nous avons des qualités d'orge qui semblent mieux convenir au Japon que la catégorie 3CW6; mais il est exact que l'orge canadienne n'a jamais de grains aussi blancs que certaines variétés d'orge américaine et australienne.

D. Notre orge 3CW est surtout une graine de maltage.—R. Je ne pense pas qu'il s'agisse fondamentalement d'une différence de catégories, mais plutôt de conditions climatériques.

M. Nicholson:

D. Analysant les exportations, pourriez-vous nous dire si de nouveaux pays apparaissent sur le marché de l'orge?—R. Oui. Cette année, la Tchécoslovaquie a acheté des quantités intéressantes d'orge du Canada.

D. Quelle est la situation de cette année, comparée à celle de l'an dernier?—R. Nous allons exporter cette année de grandes quantités aux États-Unis. Sauf erreur, et en définitive, le volume de nos exportations dépassera sensiblement celui de 1953-1954.

Nous exporterons moins au Royaume-Uni cette année, par suite de la concurrence du maïs américain, de l'orge de l'Irak, du sorgo et d'autres grains de provende.

Quant au Japon, j'étudie en ce monent la campagne agricole actuelle par rapport à celle de l'année précédente et j'espère que nos exportations augmenteront cette année.

D. Et l'Allemagne?—R. Sauf erreur, nos exportations en Allemagne dépasseront légèrement celles de l'an dernier.

M. McCullough (Moose Mountain):

D. Je vous serais obligé de nous citer le chiffre des exportations et des importations globales entre le Canada et le Japon pour les deux années antérieures. J'ai l'impression que le problème de nos échanges commerciaux avec le Japon présente toujours certaines difficultés; il me semble que le Japon a contracté des ententes commerciales avec d'autres nations et que nous sommes menacés d'être progressivement éliminés des marchés nippons.

Je ne connais pas les chiffres précis; mais si j'ai bonne mémoire, il y a deux ans nos échanges commerciaux avec le Japon représentaient environ 318 millions quant aux exportations, tandis que nous avions importé du Japon près de 38 millions.—R. Actuellement les chiffres sont très différents. Je ne les ai pas

sur moi; mais je puis vous dire que nos exportations de blé au Japon augmenteront cette année et que nos exportations d'orge seront un peu plus volumineuses. Ayant consulté l'Association des importateurs d'orge, je puis vous affirmer que si le Japon n'achète que l'orge canadienne, c'est grâce à la qualité et au prix de cette orge. Cela m'a été affirmé, par les représentants de cet organisme qui sont très vien disposés envers notre pays. Tous les hauts fonctionnaires à qui j'ai parlé au Japon sont enchantés par le nouveau programme d'échanges commerciaux entre le Canada et le Japon. Mais, comme je l'ai dit, monsieur le président, vous pourriez probablement vous procurer les chiffres voulus.

Le PRÉSIDENT: Oui, nous pourrions les obtenir plus facilement du Ministère du Commerce et du Bureau de la Statistique.

M. Argue:

D. Monsieur McIvor, comme vous l'avez signalé ce tableau témoigne d'un fléchissement considérable quant aux exportations au Japon de l'orge canadienne. Sauf erreur, il y a deux ou trois ans de cela, M. Riddel avait indiqué au sein de ce comité qu'il venait de faire un voyage au Japon; il y avait constaté qu'il y existait de grandes possibilités pour la vente de l'orge canadienne et que les Japonais étaient en train de modifier dans une certaine mesure leur régime alimentaire. A cette époque, M. Riddel estimait que le Japon pourrait représenter pour notre orge un débouché intéressant, susceptible de s'étendre au cours des années suivantes. Mais aujourd'hui, le tableau est tout différent?—R. Oui. Je pense monsieur, qu'à cette époque toute l'affaire en était au stade embryonnaire.

Il était malaisé à cette époque de poser tous les éléments de la question. J'estime qu'en affirmant que les perspectives d'avenir étaient favorables, M. Riddel ne s'est pas trompé car, elles l'étaient à ce moment-là. Même aujourd'hui je ne pense pas que ces débouchés soient irrémédiablement perdus. Un jour nous pourrons sans doute cultiver une qualité d'orge qui conviendra davantage aux Japonais.

D. Monsieur McIvor, si... —R. Pourriez-vous me permettre d'en finir avec ce que j'ai à dire? Ensuite j'en aurais terminé. Le Japon tend à absorber des quantités croissantes d'orge, la chose ne fait pas l'ombre d'un doute. Mais quand M. Robertson se rendit au Japon il y a un an pour y étudier principalement le problème, son rapport était identique à celui que je vous donne aujourd'hui. Une certaine quantité d'orge de Californie et d'Australie que le Japon achète à l'heure actuelle a une meilleure couleur que la nôtre. Et les Japonais n'aiment pas nos graines de provende, parce que leur nettoyage entraîne des pertes sensibles. L'orge de provende contient certaines matières étrangères qu'on doit éliminer. C'est pourquoi le Japon ne se porte acquéreur que de notre orge de maltage.

Comme je l'ai signalé hier, nous avons vendu aux États-Unis des quantités remarquables d'orge de maltage. Nous aurions pu vendre davantage de cette orge au Japon si nous avions consenti à baisser notre prix pour faire face à la concurrence de l'orge australienne ou californienne. Mais nous avons pensé que ç'aurait été là un programme risqué étant donné que nous avions toujours le débouché américain où nous écoulons l'orge de maltage à notre prix courant.

D. Vous dites que le Japon représente un débouché qui tendra à absorber de l'orge en quantités croissantes et que si nous ne pouvons y écouler notre orge c'est à cause de la couleur de ces grains. Savez-vous si nos fermes expérimentales procèdent à des expériences de greffes afin d'obtenir les qualités d'orge convenant

au marché nippon? Avez-vous discuté le problème avec ces fermes? Nos spécialistes ont obtenu de grands succès dans le domaine de céréales améliorées, résistant à la nielle et ainsi de suite; j'estime qu'ils devraient pouvoir résoudre le problème de notre orge.—R. Nous avons fait plus que cela, monsieur Argue. Quand M. Robertson eut soumis son rapport, nous avons étudié le problème et nous avons appelé au Canada une délégation japonaise chargée de procéder à des expériences sur la transformation et le conditionnement de l'orge. Nous l'avons fait à nos frais, aux termes de notre programme visant à faire venir au Canada des groupements du même genre. Nous avons demandé à ces spécialistes de visiter tous nos laboratoires de recherche et de nous communiquer leur avis sur le genre d'orge que nous devrions cultiver dans l'Ouest canadien en vue de la vendre au Japon.

D. Les résultats ainsi obtenus sont-ils mis en pratique par le ministère de l'Agriculture?—R. Oui, je le crois; oui, ils le sont.

D. A mon sens c'est une chose d'importance primordiale.—R. En effet. Nous avons beaucoup réfléchi à la question. Je le répète, nous n'avons pas l'intention de nous laisser éliminer du Japon sans résistance. En effet, ce pays représente un marché potentiel fort intéressant.

Le PRÉSIDENT: Adopté?

Des VOIX: Adopté.

Le PRÉSIDENT: Nous en venons maintenant à la question des paiements, page 26.

Le TÉMOIN: Nous voyons ici les divers paiements principaux pour la campagne agricole de 1954-1955. Je tiens à dire qu'à mon avis notre service de paiements s'inspire d'un programme fondamental très efficace. Nous émettons à l'heure actuelle 30,000 chèques par jour lorsque nous effectuons nos paiements.

M. Tucker:

D. Je me demande, monsieur McIvor si la chose suivante est possible: chaque fois que la Commission du blé annonce un paiement, pourrait-on souligner que ces fonds appartiennent aux agriculteurs et qu'ils ne sont pas versés par les contribuables canadiens. En effet, j'ai été étonné de voir ici le nombre de gens qui s'imaginent que c'est le Gouvernement qui débourse l'argent des divers paiements pour le blé, l'avoine ou l'orge. Il me semble qu'on devrait s'attacher tout particulièrement à faire entendre que c'est l'argent même des agriculteurs qui est ainsi decaissé.

M. MANG: Nous pourrions introduire ici les 32 millions du gouvernement fédéral.

M. Argue:

D. Quels sont les frais pour chaque chèque payé?—R. Savez-vous ce que c'est?

M. DAVIDSON: Non pas au pied levé, mais je pourrais me renseigner.

Le PRÉSIDENT: Voulez-vous parler des frais d'émission des chèques?

M. ARGUE: Qu'est-ce que cela coûte d'effectuer un paiement par chèque pour chaque producteur? J'ai entendu citer le chiffre, mais je ne sais plus par qui.

M. DAVIDSON: Ce chiffre a été cité l'an dernier et il devrait se trouver dans les témoignages de 1955.

Le TÉMOIN: Oui, je crois que c'est M. Earle qui nous avait communiqué ce renseignement l'année dernière. A l'heure actuelle nous essayons de mettre au point une nouvelle méthode, nous permettant d'employer un autre genre de chèques. Nous sommes au beau milieu de cette expérience qui, si elle réussissait, nous permettrait de réduire nos frais dans ce domaine.

M. Quelch:

D. Songez-vous par ailleurs à fonder vos calculs en prenant pour base non plus un boisseau mais des unités de 100 livres?—R. Non pas.

D. L'autre jour, j'ai reçu une lettre circulaire affirmant que cette nouvelle formule serait peut-être adoptée; ce document était signé par la Commission du blé.—R. Je ne crois pas; mais pour notre part, nous pourrions adopter n'importe quelle base de calcul, sans aucune difficulté.

D. La circulaire que j'ai reçue l'autre jour venait, me semble-t-il, de la Commission du blé.

Le PRÉSIDENT: Non, il s'agissait d'un autre organisme.

M. Quelch:

D. De quel organisme?—R. N'était-ce pas un des syndicats ou bien l'Association des *United Grain Growers*? Il ne me souvient plus exactement.

Le PRÉSIDENT: C'était une erreur.

Le TÉMOIN: M. Davidson pense que la chose pouvait se rattacher au relevé des comptes des minoteries.

Le PRÉSIDENT: Non, non, il s'agit ici d'un groupement entièrement distinct.

L'article est-il adopté? Dans le cas de l'affirmative, nous aborderons les services du contentieux. S'il n'y a pas de discussion sur ce point, nous en viendrons au chapitre du personnel et des fonctionnaires.

M. Castleden:

D. Je me demande de combien de personnes se compose votre personnel des ventes outre-océan à l'heure actuelle.—R. A Londres, nous avons 4 représentants. Nous allons ouvrir un bureau à Rotterdam qui emploiera sans doute deux personnes. Nous fermons notre bureau de Washington car dans les circontances actuelles nous pouvons avoir recours aux services de M. Hopper, de l'Ambassade canadienne à Washington.

Sauf erreur, c'est l'ancien président du Syndicat des agriculteurs qui aurait affirmé que nous n'avons que trois délégués aux ventes. Cette affirmation n'est pas exacte. Je puis dire que nous envoyons toujours des représentants aux quatre coins du monde, pour étudier les divers marchés.

Il nous est très avantageux de déléguer quelqu'un d'attaché au siège social bien au courant de la situation existante, et mieux placé pour négocier que des personnes n'étant pas au centre même des choses. Nous n'hésitons jamais à envoyer quelqu'un du bureau principal pour se renseigner sur l'état de chose existant, auprès de nos attachés commerciaux ou de toute autre personne compétente.

M. Mang:

D. Monsieur McIvor, le personnel des ventes au Royaume-Uni traite-t-il directement avec vos gens à Londres?—R. Il n'existe pas de contact direct. Il y a à Liverpool une bourse du blé. M. Lawrie se rend de temps à autre à Liverpool et il a établi là-bas des contacts fort amicaux, mais qui n'ont rien à voir avec le problème des marchés à terme. Nous ne faisons pas affaire avec les marchés à terme de Liverpool.

M. Lawrie a également établi des contacts avec les vendeurs et acheteurs de Londres. Il maintient des communications téléphoniques quotidiennes. Je crois que M. Boxer, de son bureau de Rotterdam, se tiendra en rapport avec la majorité des nations européennes. C'est à lui qu'incombera la tâche de prendre contact avec les minotiers, d'étudier les problèmes que nous pouvons les aider à résoudre.

A mon sens, rien ne peut remplacer des contacts personnels. Le voyage récent au Japon a mis en relief l'utilité qu'il y a à rencontrer les représentants de diverses nations sur leur propre sol. Nous n'hésitons jamais à entreprendre des voyages de ce genre. Ces contacts entraînent sans doute des frais de déplacement, mais ces frais sont insignifiants par rapport à la valeur des résultats obtenus.

D. Si j'ai posé ma question, monsieur McIvor, c'est qu'en parcourant le pays du nord au sud, et de l'est à l'ouest, on entend évoquer parfois les relations entre notre Commission du blé et la Bourse du blé de Liverpool et ainsi de suite. J'ai saisi l'occasion de vous demander personnellement quels sont ces rapports et de quelle façon ils fonctionnent.—R. Dans nos rapports avec la Bourse du blé de Liverpool et les acheteurs des minoteries, nous nous efforçons d'établir des contacts personnels avec les acheteurs et de les convaincre d'acheter du blé canadien.

D. Vous traitez avec eux?—R. Oui.

M. Nicholson:

D. Avez-vous étudié la possibilité d'avoir un délégué au bureau de Rome du F.A.O.?—R. Il me semble qu'à l'heure actuelle ce serait de l'argent dépensé en pure perte. Il faut éviter de vouloir trop bien faire les choses et d'avoir des représentants aux quatre coins de l'univers qui dépenseraient de l'argent sans rien accomplir de valable pour la Commission. M. Lawrie se rend à Rome trois ou quatre fois par an. L'Italie représente un débouché difficile, car cette nation produit une immense quantité de blé indigène. Mais nous vendons à l'Italie un volume satisfaisant de blé canadien. M. Lawrie se rend souvent sur place. Nos attachés commerciaux remplissent efficacement leur rôle, et dès qu'ils décèlent un regain d'intérêt dans le domaine des grains, ils le signalent à M. Lawrie; celui-ci prend l'avion et vient sur place étudier la situation. Mais j'estime que nous gaspillerions de l'argent inutilement, si nous avions à Rome un délégué uniquement chargé de se procurer des chiffres statistiques auprès du F.A.O.

M. CASTLEDEN: C'est une tâche importante. Nous avons probablement le meilleur blé du monde et nous devons pousser à la vente.

Le PRÉSIDENT: C'est ce que nous faisons.

M. CASTLEDEN: Bon nombre de gens s'inquiètent de la perte de nos marchés. Cette perte se constate dans divers pays et les intéressés se demandent si la Commission du blé envoie ses représentants faire enquête sur place, chaque fois que nous perdons un débouché. Cet organisme a-t-il les gens qu'il faut pour le maintenir et en assurer l'essor? Si nous avions su par exemple qu'au Japon on constatait une tendance à la consommation de l'avoine plutôt que du blé, nous aurions été bien placés pour étudier le problème en temps voulu.—R. En deux ans, nous avons envoyé quatre délégations au Japon.

D. En l'espace de deux ans?—R. Oui. Nous ne perdons jamais contact avec le marché japonais. Je reviens d'un voyage là-bas et je sais qu'un représentant s'y rendra en automne. Au cours des deux dernières années, trois délégations nippones ont visité le Canada. Le marché japonais est probablement celui que la Commission du blé a étudié le plus à fond et nous avons obtenu de bons résultats.

Vous parlez de la perte de débouchés. Mais vous pouvez évoquer n'importe lequel de ces débouchés et je suis convaincu que je serais en mesure de vous affirmer que nous n'avons jamais perdu contact avec lui et que s'il est désormais fermé au Canada c'est pour l'un des motifs énumérés ici cet après-midi, et par suite de circonstances échappant entièrement à notre initiative.

M. MANG: Monsieur le président, j'ai entendu plaider en faveur de l'idée suivante: nous devrions ajouter au personnel de la Commission du blé quelques "vendeurs" jeunes et bien doués qui nous aideraient à inonder tous les marchés possibles de graines canadiennes, facilitant ainsi la tâche de la Commission. Ce n'est pas un intérêt personnel qui me pousse à dire cela; mais c'est une proposition que j'ai entendu formuler et j'estime que c'est mon devoir de l'exposer ici et d'obtenir une réponse. Par ailleurs (et c'est une chose dont vous avez déjà parlé): quelle aide réelle vous offrent les attachés commerciaux du ministère du Commerce? C'est là un problème qui intéresse le pays tout entier.—R. Pour répondre en premier à votre première question: la Commission du blé ne pourrait commettre plus grande maladresse que d'employer des "commis-voyageurs" parcourant le globe pour forcer la main des acheteurs et les contraindre d'acquérir notre blé. De telles méthodes aboutiraient du jour au lendemain à un fléchissement radical de nos prix. Tout acheteur en puissance, confronté par de telles méthodes, ne ferait qu'en rire et attendrait que nous lui fassions une offre avantageuse pour lui. Toutefois il faut avoir un programme énergique de vente là où une demande spontanée existe; c'est cette méthode-là que nous suivons.

Quant à votre deuxième question, je saisis cette occasion pour rendre hommage à nos attachés commerciaux. Dans toutes les tournées que j'ai entreprises (et j'en ai entrepris beaucoup) tous nos attachés commerciaux ont toujours fait montre d'un vif intérêt quant à la mise en vente du blé canadien. M. B. Van Vliet, qui est parmi nous aujourd'hui, était à Bonn, quand je m'y suis rendu il y a quelques années pour obtenir une commande des Allemands. Il a passé une semaine entière à recueillir tous les renseignements voulus et à maintenir des rapports avec les personnalités allemandes compétentes. Nous avons obtenu à l'époque d'intéressants résultats. Une situation semblable existe un peu partout. Quand je me suis rendu au Japon, tout avait été minutieusement préparé par notre attaché commercial, avant même que je descende de l'avion. Nous avons passé dix jours là-bas mais notre attaché commercial avait consacré à la question qui nous intéressait un bon mois d'étude et d'efforts. La même chose s'est reproduite à Hong-Kong et aux Philippines. Je me sens très fier en pensant aux attachés commerciaux du Canada à l'étranger.

D. Je suis enchanté d'avoir entendu votre réponse, car c'est avec étonnement que j'avais entendu des membres de certains organismes (que j'aurais cru capables d'un meilleur jugement) exprimer les opinions que je vous ai exposées.— R. J'affirme sans crainte d'être contredit que les jeunes gens qui représentent notre pays à l'étranger constituent une élite; vous ne trouverez mieux nulle part.

(L'alinéa 15 est adopté.)

Alinéa 16—Comité consultatif: adopté.

M. ARGUE: Monsieur le président, nous en avons terminé avec la première partie et il me semble que nous avons fait de bonne besogne cet après-midi. Il me semble que le moment serait bien choisi pour nous ajourner.

Le PRÉSIDENT: Le Comité s'ajourne pour se réunir de nouveau demain à 10 heures et demie du matin.

Le Comité s'ajourne.

CHAMBRE DES COMMUNES

Troisième session de la vingt-deuxième Législature

1956

COMITÉ PERMANENT

DE

L'AGRICULTURE ET DE LA COLONISATION

Président: M. RENÉ-N. JUTRAS

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 7

Le rapport de la Commission canadienne du blé pour la campagne agricole 1954-1955; ainsi que
Le rapport de la Commission des grains du Canada pour l'année 1955.

SÉANCE DU JEUDI, 5 JUILLET 1956

TÉMOINS:

M. M. W. Sharp, sous-ministre associé du Commerce.
De la Commission canadienne du blé: M. George McIvor, commissaire en chef; et M. C. B. Davidson, secrétaire.
De la Commission des grains du Canada: M. R. W. Milner, commissaire et régisseur des transports; M. W. J. McLeod, secrétaire; M. E. E. Baxter, statisticien en chef; et M. A. F. Dollery, inspecteur en chef des grains.

EDMOND CLOUTIER, C.M.G., O.A., D.S.P.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1956

COMITÉ PERMANENT

DE

L'AGRICULTURE ET DE LA COLONISATION

Président: M. René-N. Jutras,

et Messieurs.

Anderson
Argue
Batten
Blackmore
Boucher (*Châteauguay-Huntingdon-Laprairie*)
Bruneau
Bryce
Cardiff
Castleden
Charlton
Clark
Decore
Demers
Deslieres
Diefenbaker
Dinsdale
Fontaine
Forgie
Gingras
Gour (*Russell*)
Harkness
Harrison
Huffman
James
Kickham
Kirk (*Antigonish-Guysborough*)
Laflamme
Leboe
Légaré
Lusby
MacKenzie
MacLean
Mang
Masse
Matheson
McBain
McCubbin
McCullough (*Moose-Mountain*)
Ménard
Michaud
Montgomery
Murphy (*Westmorland*)
Nicholson
Perron
Pommer
Proudfoot
Purdy
Quelch
Roberge
Robinson (*Bruce*)
Schneider
Smith (*Battle-River-Camrose*)
Stanton
Thatcher
Tucker
Villeneuve
Weselak
White (*Middlesex-Est*)
White (*Waterloo-Sud*)—60.

(Quorum 15)

Secrétaire du Comité:
E. W. INNES.

NOTE: Le nom de M. Johnson (*Kindersley*) a été substitué à celui de M. Castleden après la séance du matin.

ORDRE DE RENVOI

JEUDI 5 juillet 1956.

Il est ordonné—Que le nom de M. Johnson (*Kindersley*) soit substitué à celui de M. Castleden sur la liste des membres dudit Comité.

Certifié conforme.

Le greffier de la Chambre,
LEON-J. RAYMOND.

PROCÈS-VERBAUX

JEUDI, 5 juillet 1956.
(12)

Le Comité permanent de l'agriculture et de la colonisation se réunit à 10 heures et demie du matin, sous la présidence de M. René-N. Jutras.

Présents: MM. Anderson, Argue, Blackmore, Deslières, Gingras, Jutras, Kickham, Kirk (*Antigonish-Guysborough*), Légaré, MacKenzie, Mang, Matheson, McBain, McCullough (*Moose-Mountain*), Ménard, Nicholson, Pommer, Purdy, Quelch, Roberge, Schneider, Smith (*Battle-River-Camrose*), Tucker, Weselak et White (*Middlesex-Est*).

Aussi présents: Le très hon. C. D. Howe, ministre du Commerce; M. M. W. Sharp, sous-ministre associé du Commerce; *De la Commission canadienne du blé:* M. George McIvor, commissaire en chef; et M. C. B. Davidson, secrétaire.

Le Comité reprend l'étude du rapport annuel de la Commission canadienne du blé pour la campagne agricole 1954-1955, les fonctionnaires de la Commission fournissant des renseignements à cet égard.

Deuxième partie du rapport—L'état financier (y compris les documents I à VII) est approuvé.

Troisième partie—Le rapport des vérificateurs est approuvé.

Les appendices au rapport annuel, renfermant les tableaux statistiques I à XXIII, sont approuvés.

Le Comité pourusit l'étude du rapport supplémentaire de la Commission canadienne du blé sur le compte de placement de 1954-1955—Blé.

Les articles suivants du rapport supplémentaire sont approuvés:

1. Recettes totales et disposition finale—1954-1955.
   Compte de placement—Blé
2. Compte de placement de 1954-1955—Blé
3. Législation
4. Application de la loi provisoire sur les réserves de blé
5. Excédent à distribuer aux producteurs
6. Commentaires sur le compte de placement de 1954-1955—Blé
7. Prix réalisés
8. Prix fixés par la Commission—Compte 1954-1955
9. Exportations
10. Commentaires généraux
11. État de l'exploitation (y compris le document I) et rapport des vérificateurs.

Le président verse au procès-verbal certaines communications reçues de diverses organisations en réponse à une invitation qui leur avait été faite de comparaître devant le Comité.

Sur la proposition de M. Pommer, appuyé par M. Argue,—

Il est résolu,—Que des remerciements soient adressés à MM. McIvor et Davidson pour la collaboration et l'aide qu'ils ont fournies au Comité.

Les fonctionnaires de la Commission canadienne du blé sont autorisés à se retirer.

M. Sharp est appelé. Il fait une brève déclaration sur sa récente visite en U.R.S.S., est interrogé et se retire.

A 12h. 50, la séance est suspendue jusqu'à 3 heures de l'après-midi.

SEANCE DE L'APRES-MIDI

La séance est reprise à 3 heures de l'après-midi, sous la présidence de M. Jutras.

Présents: MM. Argue, Blackmore, Charlton, Deslières, Gour (*Russell*), James, Johnson (*Kindersley*), Jutras, Légaré, MacKenzie, Mang, Matheson, McCullough, (*Moose-Mountain*), Ménard, Nicholson, Pommer, Purdy, Quelch, Roberge, Schneider, Stanton, Tucker et Weselak.

Aussi présents: Le très hon. C. D. Howe, ministre du Commerce. *De la Commission des grains du Canada:* M. R. W. Milner, commissaire et régisseur des transports; M. W. J. McLeod, secrétaire; M. E. E. Baxter, statisticien en chef; et M. A. F. Dollery, inspecteur en chef des grains.

Le Comité poursuit l'étude du rapport de 1955 de la Commission des grains du Canada. M. Milner, aidé des autres fonctionnaires de la Commission, commente brièvement chaque article du rapport et fournit des renseignements supplémentaires à leur égard.

Les articles suivants du rapport (*ainsi que les appendices et tableaux y relatifs*), sont approuvés:

1. Approvisionnement en grains, et leur disposition—Campagne agricole 1954-1955
2. Ecoulement des grains
3. Manutentions aux élévateurs terminus et de l'Est
4. Exportations
5. Consommation locale
6. Transport
7. Patentes et contrats
8. Commissaires adjoints
9. Poursuites
10. Déficits et excédents des élévateurs de campagne
11. Wagons hors d'usage
12. Règlements et ordonnances
13. Comités des étalons des grains
14. Inspection des grains
15. Laboratoire de recherches sur les grains
16. Pesée des grains
17. Excédent de poids des stocks, élévateurs de têtes de ligne et d'élévateurs de l'Est
18. Plaintes émanant des têtes de ligne et de l'Est
19. Plaintes concernant les expéditions destinées à l'exportation
20. Statistique
21. Programme d'information
22. Elévateurs du gouvernement canadien
23. Tarifs du frêt sur les Lacs
24. Loi sur l'aide agricole aux Prairies
25. Organisation et personnel
26. Dépenses et recettes

Le Comité s'ajourne à 5 h. 15 de l'après-midi jusqu'au vendredi 6 juillet à 11 heures et demie du matin.

Le secrétaire du Comité,
E. W. INNES.

TÉMOIGNAGES

5 juillet 1956,
10 heures et demie du matin.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous avons le quorum. Nous avons terminé hier l'étude de la première partie du rapport; nous passerons donc à l'étude de l'état financier, page 29. Je crois qu'il faut l'étudier en bloc, car il porte un bilan en appendice. Etudions de la page 29 à la page 35 inclusivement. Y a-t-il des questions à poser sur l'état financier?

M. George H. McIvor, président de la Commission canadienne du blé, est appelé:

M. Blackmore:

D. M. McIvor voudrait-il faire une déclaration à ce sujet?—R. Eh bien, monsieur Blackmore, je n'ai vraiment aucune déclaration à faire. Nous n'avons pas ici notre régisseur avec nous. Il est très occupé. Si l'on veut poser des questions, je crois que nous pouvons y répondre: nous avons ici les documents à cet effet.

M. McCullough (Moose-Mountain):

D. Voulez-vous comparer, monsieur McIvor, les versements effectués aux cultivateurs pour les six premiers mois, durant la campagne agricole actuelle et celle de l'année dernière?—R. Parlez-vous des versements totaux?

D. Je voudrais connaître la différence des montants que les cultivateurs ont reçus par boisseau chaque année.—R. Vous trouverez à l'article 7 du rapport supplémentaire les versements effectués cette année sur le blé. Quant à ceux de l'année précédente, auriez-vous l'obligeance, monsieur McCullough, de me donner le temps de m'en informer? Je vous tiendrai au courant dès que possible.

Le PRÉSIDENT: L'état financier est-il adopté?

(L'état est adopté.)

Passons au document No 1: le "bilan consolidé". Est-il adopté?

(Le bilan est adopté.)

Document II, "Etat de l'exploitation", très semblable au précédent.

M. Argue:

D. Monsieur le président, je voudrais poser une question à propos du document II. A la campagne, on se trouve bien souvent interrogé sur le prix que coûte aux producteurs la Commission du blé; il existe une méconnaissance totale des frais de la Commission; chaque fois qu'on m'a posé pareille question à une réunion publique, j'ai souligné que les frais d'administration de la Commission canadienne du blé se sont chiffrés à environ un demi-cent par boisseau de grains traités, ce qui est un prix insignifiant pour les producteurs. Je voudrais féliciter la Commission pour ses activités en général et pour le fait qu'elle a pu maintenir peu élevées ses dépenses administratives: lorsqu'on les compare à la valeur inestimable que représente la Commission pour le producteur, il me semble que les cultivateurs ont réalisé une aubaine. Je voudrais demander à M. McIvor quels ont été les frais administratifs par boisseau de grains pour la campagne agricole de cette année.—R. Ils figurent à la page 5 du rapport supplémentaire: dépenses administratives et d'ordre général, 583 cents par boisseau. Nous avons pu main-

tenir nos frais administratifs très près de ce chiffre. Evidemment, ils sont étroitement liés au volume des affaires. Notre personnel peut faire face à un volume accru, ce qui réduit les frais administratifs par boisseau, mais les frais ont été de l'ordre de 45 cents par boisseau, jusqu'au voisinage de 50 cents comme vous l'avez dit—très près de ce chiffre.

M. McCullough (Moose-Mountain):

D. Monsieur le président, je voudrais demander à M. McIvor, à l'égard de l'emploi de l'argent, quel taux d'intérêt paye la Commission. Obtient-elle directement l'argent de la Banque du Canada, ou autrement?—R. Nous empruntons de l'argent des banques à charte; nous bénéficions auprès d'elles d'un crédit garanti par le gouvernement canadien; à l'heure actuelle, le taux d'intérêt est de 3 p. 100. Sur l'argent emprunté par les compagnies pour le transport des grains dans le pays, le taux est de 3¾ p. 100. La différence est de ¾ p. 100.

M. Quelch:

D. Y a-t-il eu récemment une augmentation à la suite de la majoration des taux bancaires?—R. Il y a un an, le taux a été abaissé de 3¼ à 3 p. 100. Il n'y a pas eu d'augmentations récemment. Je ne sais ce que l'avenir nous réserve.

M. Pommer:

D. C'est-à-dire qu'à l'heure actuelle vous payez toujours 3 p. 100?—R. Oui.

M. McCullough (Moose-Mountain):

D. Savez-vous quels frais entraîne pour la Commission cet emprunt d'argent? —R. Oui, cela figure au rapport supplémentaire sur le blé, à la page 2: intérêt net, échange et frais bancaires sur le blé: $7,077,546.26, pour la période où il fallait mettre la récolte sur le marché, c'est-à-dire du 1er août 1954 au 4 mai 1956, date de fermeture du fonds.

En outre, le taux de transport payé aux compagnies d'élévateurs est composé: il comprend l'emmagasinage et l'intérêt. Cela n'est pas indiqué séparément, pour ce qui a trait aux grains entreposés dans les élévateurs de campagne.

D. A l'égard de votre déclaration de la page 2, monsieur McIvor, les frais de séchage s'élèvent à $190,000 dans le rapport; cela est-il bien moindre que l'année précédente? Pouvez-vous nous donner le chiffre pour la campagne agricole précédente?—Les deux dernières récoltes étaient plutôt sèches. Dès que je recevrai le rapport de l'année précédente, je vous communiquerai le chiffre que vous demandez. Je crois que les chiffres sont assez semblables pour les deux années.

M. Nicholson:

D. Monsieur le président, au sujet des dépenses administratives et d'ordre général, ce montant ne semble pas trop élevé pour un organisme assurant le travail de cette Commission. On a soulevé hier la question d'une menace possible de la part de l'URSS. Il se peut que McIvor n'ait pas été en URSS. mais je trouve que la *Searle Grain Company*, par exemple, dans sa lettre du 25 janvier, a consacré tout un numéro à la discussion de la menace possible pour le Canada des développements récents en Russie. Il y est souligné qu'au début du siècle, la Russie et les Etats-Unis étaient les exportateurs principaux et qu'en outre la Russie est en train de défricher 75 millions d'acres de terres nouvelles, dont 27 millions produiront du blé; elle aura ainsi plus d'emblavures supplémentaires que nous n'en avons en tout. Il me semble qu'un organisme tel que la Commission du blé devrait étudier cette situation. Si la *Searle Grain Company* a un service statistique, je crois que le ministre du Commerce publie un aperçu sur le blé qui mentionne la situation internationale; nous ne voulons pas qu'il y ait double emploi mais il me semble que la Commission du blé devrait être aussi bien renseignée que la *Searle Grain Company.*

Le très hon. M. HOWE: Le ministère du Commerce travaille en équipe. Mon honorable ami à ma gauche a été en Russie au cours des trois derniers mois. Je crois que nous sommes aussi bien renseignés que la *Searle Grain Company*.

Le TÉMOIN: Je dirais ceci, monsieur Nicholson. Pour ce qui est de nos renseignements statistiques concernant le commerce des grains, nous ne le cédons à personne, que ce soit la *Searle Grain Company* ou autre. Nous avons un excellent service statistique. Qu'il faille inclure dans notre rapport annuel une référence spéciale aux activités d'un pays exportateur particulier, cela dépend de la ligne de conduite adoptée; mais si vous consultez l'envers de notre rapport annuel, vous ne trouverez dans nul autre rapport de statistiques si détaillées.

M. Nicholson:

D. Je me plains du fait que selon le renseignement donné hier par M. McIvor, nous étions fort peu informés de la situation du blé en Russie, alors que la *Searle Grain Company* a publié un excellent rapport le 25 janvier, donnant une quantité de renseignements statistiques touchant aux développements en Russie à cet égard; je crois que la Commission du blé devrait être au moins aussi bien renseignée.—R. Loin de moi l'idée de critiquer la *Searle Grain Company*, mais l'URSS devrait certainement fournir au monde plus de renseignements qu'elle le fait avant que nous puissions publier des statistiques de ce genre. Je crois qu'elles ne sont en bonne partie que des conjectures.

M. TUCKER: Je me demande si le ministre peut nous communiquer quelques-uns des renseignements reçus de M. Sharp?

Le très hon. M. HOWE: M. Sharp est ici présent et vous pourriez l'interroger. Nous devrions peut-être finir d'abord l'audition de M. McIvor.

M. NICHOLSON: Cela a rapport avec ce dont nous parlons maintenant.

Le très hon. M. HOWE: Nous voudrions que cette discussion soit quelque peu plus rapide qu'à la Chambre des communes. Finissons-en avec un témoin à la fois.

M. MANG: Pourquoi ne pouvons-nous pas l'entendre maintenant?

Le très hon. M. HOWE: Le temps de M. McIvor est précieux.

Le PRÉSIDENT: L'état est-il adopté?

(Adopté.)

Document III, "Etat de l'exploitation 1954-1955 Compte de répartition—Avoine".

(Adopté.)

Document IV, "Etat de l'exploitation 1954-1955 Compte de répartition—Orge".

(Adopté.)

Document V, "Etat des versements aux producteurs".

(Adopté.)

Document VI, "Etat des dispositions en vue des versements finals".

(Adopté.)

Document VII, "Plan d'administration et de dépenses générales".

(Adopté.)

Le TÉMOIN: Monsieur le président, je voudrais mentionner un crédit. On a beaucoup discuté des voyages que la Commission du blé a entrepris dans le monde.

M. Argue:

D. De quelle page s'agit-il?—R. Excusez-moi, il s'agit de la pièce VII, dans le rapport ordinaire. Je veux souligner qu'au cours de cette campagne agricole, nous avons dépensé en voyages près de $39,000.

Le PRÉSIDENT: "Rapport du vérificateur, 3e partie".

(Adopté.)

Il y a ensuite les données statistiques et les divers tableaux, qui vont jusqu'à la page 23. Sont-ils tous adoptés?

Les données et tableaux sont adoptés.

Je suppose que cela termine l'étude du rapport. Nous passerons au rapport supplémentaire 1954-1955, revenus totaux et disposition finale du compte de répartition 1954-1955, blé. Y a-t-il des questions à ce sujet?

M. Smith (Battle-River-Camrose):

D. Monsieur le président, je voudrais poser une question. Combien de boisseaux de blé no 4 et no 5 a-t-on mis sur le marché l'année dernière?—R. Les recettes des producteurs sont indiquées à la page du rapport précédent. On a reçu 40,923,000 boisseaux du blé no 4, soit 12.9 p. 100 du total, et 61,384,000 du blé no 5, soit 19.1 p. 100.

D. J'ai demandé combien de ces boisseaux ont été mis sur le marché, pour les nos 4 et 5.—R. Vous voulez dire vendus?

D. Oui.—R. Tout le blé no 5 a été vendu et le blé no 4 est en train d'être écoulé. Pour ce qui est des stocks dont nous disposons en ce moment, je voudrais souligner, monsieur le président, que tout le blé no 5 a été vendu.

Le PRÉSIDENT: Adopté?

M. Argue:

D. Sommes-nous à l'article I, page 1?

Le PRÉSIDENT: Pages 1 et 2.

M. Argue:

D. M. McIvor pourrait-il expliquer pourquoi cette année l'inventaire a été transféré aux prix du marché, alors que l'année passée une autre méthode a été employée: on a déduit une allocation de 4½ p. 100 par boisseau sur toutes les variétés pour frais de transport, de même qu'une autre allocation de 7 cents par boisseau sur les variétés comprenant environ 11 p. 100 du stock de l'année dernière?—R. Cela est expliqué à la page 1. Je lirai les deux derniers alinéas de cet article.

> Les stocks totaux transférés du Fonds 1954-1955 à celui de 1955-1956 ont été de 161,381,331.3 boisseaux. De ceux-là, 112,004,122.1 ont été couverts par des contrats de vente ouverts à prix fixé et ont été transférés au Fonds 1955-1956 aux prix de contrat. Les 49,377,209.2 boisseaux restants invendus (y compris les contrats de vente ouverts à prix non fixé) ont été transférés au Fonds 1955-1956 au prix courant de la Commission à la date du transfert, soit $1.75 par boisseau de blé du Nord no 1 entreposé à Fort-William/Port-Arthur ou Vancouver.

Comme c'est expliqué là, nous n'avons par fourni d'allocation pour les frais de transport et nous avons transféré ces stocks au prix courant du marché parce qu'en premier lieu la quantité de blé invendu était bien plus petite que l'année précédente et non fondée à notre sens sur la demande probable que les risques du marché étaient aussi grands que ceux de l'année précédente.

D. Avez-vous observé une chute des prix au cours de l'année précédente? En d'autres termes, vous vous êtes montrés prudents en supprimant certains escomptes?—R. Je dirais à première vue que cela a marché assez bien.

D. Vous voulez dire qu'après cela les prix ont baissé dans une certaine proportion?—R. Les prix ont baissé, mais au cours de la liquidation de ces premiers stocks je crois que l'allocation que nous avons accordée suffira pour toute éventualité.

Le PRÉSIDENT: Les alinéas sont-ils adoptés?

M. McCullough (Moose-Mountain) :

D. Monsieur le président, je ne sais si c'est le moment approprié de poser cette question, mais selon le rapport du Bureau fédéral de la statistique, il y avait au 1er mars un stock de blé exportable de 697,100,000 boisseaux, soit près de 100 millions de plus que le record de l'année précédente de 599,300,000. Les quatre principaux pays exportateurs ont fourni 2,148,900,000 de plus, soit 4 p. 100 de plus, que l'année précédente. Le rapport indique également qu'en mars les stocks canadiens de blé sur les fermes s'élevaient à 403,760,000 boisseaux, soit bien plus que les 286 millions de l'année précédente. Etant donné qu'il existe sur les fermes de grands stocks de grains, excédant même ceux de l'année précédente, pouvez-vous dire, monsieur McIvor, si la position du marché est telle que la récolte prochaine puisse être écoulée et que le cultivateur puisse avoir l'espoir relatif d'obtenir cette année un quota convenable?—R. Je n'ai pas la moindre idée de ce que sera la prochaine récolte et je ne crois pas que personne en ait une.

D. En cas de récolte normale?—R. Si nous avons une récolte modérée, je dirais que la demande probable, selon nous,—dans ce métier il est toujours difficile de prévoir un mois à l'avance, à fortiori un an à l'avance,—devrait assurer un bon mouvement pour les douze prochains mois et à la fin de cette période la situation devrait être meilleure; mais je ne sais et personne ne sait, ce que sera la récolte.

Le très hon. M. HOWE: En outre, nous sommes convenus de ne plus faire de prévisions, du fait des critiques qu'ont soulevées nos prévisions de l'année dernière.

M. McCullough (Moose-Mountain) :

D. Monsieur McIvor, pouvez-vous indiquer la position des stocks sur les fermes canadiennes? S'est-elle améliorée?—R. Je l'ai dit hier.

M. Argue:

D. Plus de cent millions de boisseaux.—R. Oui, mais la récolte était d'environ 2 millions de boisseaux plus abondante, ce qui fait que la position s'est relativement améliorée. Je puis dire qu'une des difficultés auxquelles doit faire face la Commission du blé en tant qu'organisme de vente est le fait que l'hiver et l'automne derniers le sujet favori de la plupart des journaux canadiens était le surplus de blé; ils n'ont cessé d'y revenir. Je suis heureux, pour ma part, que le blé ne figure pas en manchettes dans les journaux en ce moment, parce qu'ainsi il est difficile de se faire des idées exagérées quant à la quantité de blé devant être vendue. Sur cette question particulière, j'essaie toujours d'être aussi constructif que possible. Il n'est guère profitable, pour les marchés mondiaux, de parler sans cesse d'énormes excédents de blé canadien.

M. MANG: Cela est également un sujet favori à la Chambre des communes.

Le très hon. M. HOWE: L'énorme excédent.

M. Tucker:

D. Lors des débats mouvementés de la Chambre à ce sujet, on a proposé l'adoption de quelque forme de don gratuit ou semi-gratuit. Cela embarrassera-t-il votre vente de blé?

M. ARGUE: Voilà une question bien dangereuse.

M. Tucker:

D. Cela a été dit et vous vous en êtes moqué. Nous avons maintenant la personne qui peut nous dire si la chose gêne la vente du blé.—R. Je regrette de ne pouvoir le dire. Tant que nous n'entreprenons pas la chose, je ne crois pas que cela nous fasse du tort, car nous nous y sommes opposés depuis longtemps et je ne pense pas que le monde s'attende à ce que nous l'entreprenions.

D. En d'autres termes, vous ne pensez pas que le monde prenne au sérieux ces suggestions de l'opposition?

M. ARGUE: Personne ne prend le ministre au sérieux.
Le TÉMOIN: C'est votre remarque et non la mienne.
Le PRÉSIDENT: Pouvons-nous adopter la rubrique?

M. Nicholson:

D. A propos du no 5, frais d'exploitation, je crois que j'ai vu une ventilation par boisseau?—R. Je viens de la donner.

D. Frais de transport par boisseau?—R. Frais de transport, intérêt et dépenses d'administration.

D. Par boisseau?—R. Oui. Les frais de transport figurent à la page 4: 13.7453 cents en moyenne par boisseau.

M. Weselak:

D. Etait-ce avant la loi sur les réserves de blé?—R. Oui.

M. SMITH (*Battle-River-Camrose*): Monsieur le président, quelles pages étudions-nous?

Le PRÉSIDENT: Les pages 1 et 2.

M. Argue:

D. J'ai à faire une proposition. Je ne crois qu'elle puisse être mise sous forme de question mais je voudrais dire à M. McIvor qu'il faudrait faire tout son possible pour que les versements intérimaires et finals de chaque campagne agricole soient effectués à une époque régulière. Pendant un certain nombre d'années, il était d'usage d'effectuer les versements intérimaires avant les semailles et les versements finals quelques mois après la fin de la campagne agricole, probablement avant l'année civile suivante; les producteurs trouvaient cette méthode très satisfaisante: au moment de la moisson, ils étaient assurés de livrer les premiers contingents et deux ou trois mois plus tard, probablement vers décembre, ils étaient assurés de recevoir le versement final sur la récolte précédente; au printemps suivant, aux environs de mars, ils étaient sûrs du versement intérimaire sur la récolte en cours; et ainsi de suite. En d'autres termes, du point de vue du cultivateur, les versements étaient effectués très régulièrement et il pouvait établir beaucoup mieux les plans de son entreprise. Je me rends compte des inconvénients de cette méthode, résultant de l'incertitude du marché, des stocks excessifs qui se sont constitués à diverses époques, et du fait qu'un fonds précédent ne devrait jamais compenser un fonds courant. Néanmoins, il me semble que lorsqu'on cultive des céréales au cours d'une année donnée, on entend les vendre cette même année, et que l'établissement préalable d'un prix de transfert, fondé sur les conditions du marché, serait équitable pour tous les intéressés. Il me semble également que l'occasion est maintenant plus favorable pour entreprendre cette chose, puisqu'il existe une loi tendant à effectuer certains versements pour l'emmagasinage, et au moins dans une certaine mesure recueillir des fonds en plus du prix courant reçu sur le marché. Je sais que c'est une question de ligne de conduite gouvernementale — si le ministre et le gouvernement jugent bon que la Commission du blé se charge des versements intérimaires aussi bien que finals, de façon régulière.

M. Mang:

D. Ne peut-il advenir une situation où, du fait des conditions du marché, il n'y aurait plus de versement intérimaire; ou, dans le cas opposé, la fixation d'une date spécifique pour ce versement?—R. Nul ne sait de façon certaine, au moment de l'établissement du prix initial, si celui-ci pourra être récupéré ainsi que les frais de transport. Je crois que la Commission s'est toujours efforcée, dans ses recommandations au gouvernement, de se montrer aussi modérée que possible en matière de prix initiaux, mais cette position ne peut certes être garantie. Une des difficultés de cette proposition est qu'en vertu de la loi nous devons faire la recommandation en fonction de la "compensation", c'est-à-dire de la quantité de blé qui, selon nous, doit être transférée d'une année de récolte à l'autre.

M. Tucker:

D. N'est-il pas vrai, comme l'a relevé M. Argue, qu'avant l'adoption de cette loi provisoire, on ne versait pas de paiements finals sur le blé no 5?—R. C'est exact. Chaque fois que j'ai eu affaire aux organisations agricoles, j'ai toujours pris comme ligne de conduite que, si elles préféraient écouler leurs grains par l'entremise d'une commission du blé,—et je crois que tel est le cas,—elles devaient s'attendre à ce que cette commission soit aussi prudente que possible à l'égard de ses versements initiaux; car, selon moi, si ces versements étaient fixés à un taux trop élevé ou si, du fait de versements supplémentaires, ces versements initiaux devenaient trop élevés, nous subirions une perte. Je crois que cela ferait beaucoup de tort à la Commission, et j'espère que nous ne nous trouverons jamais dans cette situation.

M. Mang:

D. Ne vous êtes-vous pas trouvé dans cette situation en 1929, lorsque vous étiez à la tête de l'agence centrale de vente du fonds de blé?—R. C'est exact. Nous avons alors connu une expérience de ce genre.

M. Argue:

D. Il est vrai, n'est-ce pas, qu'au cours des deux dernières années peut-être, les organismes agricoles ont très fortement recommandé, en dépit même de quelque baisse sur le prix international du blé, le maintien du prix initial régulier? —R. C'est vrai; et il n'y a pas eu de litige à cet égard entre les organismes agricoles et nous-mêmes.

D. Ainsi, le prix de $1.40 est très proche de votre prix initial minimum, même si la Commission du blé reçoit $1.70 par boisseau.—R. Nous tenons compte des prix du marché dans nos recommandations au gouvernement.

D. Je ne voudrais pas que la Commission perde de l'argent et j'espère évidemment que le prix du blé sur le marché international restera élevé, de façon que la Commission puisse effectuer des versements intermédiaires et finals encore plus élevés; mais je voudrais également que le producteur obtienne un bon prix, et je soutiens qu'il devrait l'obtenir même si le Trésor devait subventionner la Commission—si on veut qu'il soit national, mettant la chose à l'avance comme il l'a fait cette année, avant la clôture des comptes de la Commission; il a versé $23 millions, ce qui est à l'origine du surplus considérable de la Commission.

D'un autre côté, je crois qu'il faudrait garantir un prix convenable aux producteurs eux-mêmes et j'espère que je ne verrai jamais le jour où le prix du blé sera moindre qu'il ne l'est en ce moment pour les producteurs, car les frais agricoles d'aujourd'hui rendent difficile à un producteur de joindre les deux bouts avec les prix actuels du blé.—R. Nous sommes fiers du fait que depuis 1939,—et nous avons manipulé des milliards de boisseaux de grains,—nous avons eu chaque année une balance excédentaire. Nous estimons que ce point est très important en ce qui concerne la Commission.

Le PRÉSIDENT: La rubrique est-elle adoptée?

M. Nicholson:

D. Je veux souligner le fait que ces frais d'administration ne reviennent qu'à un peu plus d'un demi-cent par boisseau; je crois qu'il est évident qu'il est de l'intérêt des producteurs d'avoir une Commission opérant si efficacement et si économiquement. Comme la nouvelle campagne agricole a commencé hier, je me demande si M. McIvor peut donner au Comité quelques renseignements touchant le contingentement pour la nouvelle campagne agricole.—R. Nous n'avons pas encore établi notre ligne de conduite.

D. Avez-vous décidé de n'accepter rien de plus après juillet en vertu de l'ancien contingentement?—R. Oui, et nous ferons une déclaration dès que possible à l'égard de notre ligne de conduite.

M. Tucker:

D. Je crois que M. Argue n'est pas le seul à espérer que le prix du blé ne s'abaisse pas au-dessous de son niveau actuel; je voudrais féliciter chaleureusement la Commission du blé pour avoir réussi à ne pas vendre notre blé à plus bas prix sur les marchés extérieurs, de la façon que vous avez expliquée hier: il faudrait réduire le prix de 20 cents pour soutenir la concurrence des autres pays, et cela causerait l'effondrement des prix mondiaux du blé. Je crois que la plupart des cultivateurs apprécient beaucoup la façon prudente dont vous avez traité notre blé et estiment que vous avez contribué de façon appréciable au maintien des prix mondiaux du blé; je pense que nos cultivateurs ont profité de cela autant que les cultivateurs du monde entier. Je crois que la Commission canadienne du blé, grâce à sa ligne de conduite constante et à ses méthodes prudentes, et parce qu'elle a refusé d'adopter une politique de dons ou de vente au rabais, mérite la reconnaissance des producteurs canadiens et du reste du monde.

M. Argue:

D. J'approuve certainement ce point très important de la déclaration de M. Tucker, à savoir que nous sommes tous heureux du fait que la Commission du blé ne s'est pas livrée à des ventes de concurrence au rabais etc. Je crois avoir été l'un des défenseurs les plus résolus non seulement du système de la Commission du blé mais aussi de la méthode de la Commission tendant au maintien des prix au niveau le plus élevé possible pour les producteurs canadiens, dans la mesure des exigences du marché; j'ai eu parfois des divergences d'opinion avec M. Tucker, mais je ne suis pas de ceux qui ont suggéré, avec les entreprises privées de grains, la réduction du prix du blé, le retour à la Bourse des grains de Winnipeg, et autres fadaises.—R. Eh bien, messieurs Tucker et Argue, je crois que c'est mon devoir de déclarer à ce groupe, en présence de mon ministre, que sans son appui total en tous temps, un tel résultat n'aurait pu être atteint.

D. Je puis dire que c'est un allié puissant.

Le PRÉSIDENT: La rubrique est-elle adoptée?

M. Argue:

D. Monsieur le président, je suis un peu dérouté par la méthode utilisée pour le versement de $23 millions dans le fonds de 1954-1955 pour l'entreposage. J'ai le bill sous les yeux. Je crois que la formule est précisée à l'article 3; je ne comprends pas quel est la marge permise lorsqu'il s'agit de décider quelle quantité de grains d'entreposage sera placée dans le fonds précédent. Je voudrais une explication.—R. Je demanderai à M. Davidson de vous la fournir.

M. C. B. DAVIDSON (*Secrétaire de la Commission canadienne du blé*): Eh bien, monsieur Argue, il n'existe pas de formule spéciale dans la loi elle-même, et lorsque nous avons établi le fonds de 1954-1955, nous avons dû répartir les $31,480,000 entre les deux récoltes que nous traitions en ce moment, celle de 1954-1955 et celle de 1955-1956. La base en est tracée à la page 3:

> Les réserves de blé du fonds 1954-1955 ayant montré un excédent de 216,694,791.9 boisseaux du 1er août 1955 jusqu'au 15 mars 1956, toutes les sommes dérivant de la loi provisoire sur les réserves de blé ont été portées au compte du fonds de 1954-1955 entre ces dates. Du 15 mars jusqu'à la date de clôture du compte de 1954-1955, les sommes ont été allouées au fonds 1954-1955 en fonction de ses stocks moyens de blé pour cette période relativement aux stocks totaux sur lesquels des droits de transport étaient versés en vertu de la loi. Le solde des sommes courant du 5 mai au 31 juillet 1956 est alloué au compte de 1955-1956.

Or, dans l'administration de la loi, le gouvernement payait des droits de transport pour 216 millions de boisseaux, différence entre le chiffre moyen de 178 millions de boisseaux,—soit la moyenne de 15 années,—et la quantité de blé sur laquelle la Commission payait des droits de transport au 1er août 1955.

D. Il est dit ici: "Les réserves de blé du fonds 1954-1955 ayant montré un excédent de 216,694,791.9 boisseaux du 1er août 1955 jusqu'au 15 mars 1956 . . ." Cela ne veut pas dire, n'est-ce pas, qu'après le 15 mars l'excédent a été moindre que 216 millions?

M. DAVIDSON: Oui, pendant cette période du 15 mars à la clôture du fonds le 4 mai, il y a eu une division de l'argent reçu en vertu de la loi provisoire sur les réserves de blé entre le compte de 1954-1955 et celui de 1955-1956.

M. ARGUE: Mais le 16 mars 1956, au lendemain de cela, les stocks de blé dépassaient toujours 216 millions de boisseaux?

M. DAVIDSON: Non, pas dans le fonds 1954-1955.

M. ARGUE: Pourquoi, à cause d'un transfert ou à cause de ventes?

M. DAVIDSON: A cause de ventes.

M. ARGUE: Vous avez donc pris l'entreposage des 216 millions de boisseaux pour chaque jour de la campagne agricole jusqu'au 15 mars?

M. DAVIDSON: Oui.

M. ARGUE: Bien qu'à cette époque cette quantité était souvent, sinon toujours, moindre, parce que vous en vendiez; en d'autres termes, en vertu de la loi, il faut prendre une décision plutôt arbitraire sur la façon de répartir ces frais d'emmagasinage. Dans le cas présent, la loi prévoit que ces frais seront supportés pendant toute une année, quoi qu'il advienne, mais la répartition entre les diverses années de récolte incombe au gouverneur en conseil, je suppose. Je crois qu'ils font la recommandation à la Commission du blé après consultation. La méthode ne m'intéresse pas.

M. DAVIDSON: Pour le cas présent, la Commission a recommandé et le gouverneur en conseil a approuvé l'allocation suivante de ces fonds entre les deux montants au dernier paragraphe; je soulignerais qu'après le 5 mai tout le blé est porté au compte de 1955-1956, et ensuite tous les fonds reçus jusqu'au 31 juillet en vertu de la loi provisoire sur les réserves de blé s'appliqueraient à ce compte.

M. ARGUE: Plus un montant quelconque supplémentaire dans la campagne agricole suivante, quand vous en venez au moment de l'allocation, que vous pouvez verser au fonds courant?

M. DAVIDSON: Cela ne serait évidemment pas un élément avant le 1er août 1956.

M. ARGUE: Mais à un certain moment de l'année, il devrait y avoir une autre division des fonds versés en 1956-1957? Sur combien de boisseaux de blé le versement de $23 millions aux producteurs est-il divisé?

M. DAVIDSON: Ce serait sur les 318 millions de boisseaux reçus des producteurs dans le fonds 1954-1955.

M. ARGUE: En d'autres termes, il y avait plus de 7 cents versés au compte, ce qui, comme M. Tucker l'a relevé il y a quelques minutes, a rendu possible, pour faire une déclaration d'ordre général, d'effectuer un versement final sur les nos 5 et 6, et d'effectuer un versement dans le voisinage de 15 cents le boisseau à être payé sur les qualités supérieures, plutôt qu'un versement de 8 cents le boisseau qui autrement aurait été fait?

M. DAVIDSON: Oui, c'est exact. Cela est mentionné à la page 4, alinéa *a*).

M. ARGUE: Les 7 cents en question, et le fait que, pour diverses raisons, vous n'avez pas pris un escompte de 4½ cents au moment du transfert, expliquent l'importance du paiement final.

M. DAVIDSON: C'est exact.

M. ARGUE: Et ces deux choses ont pu faire une différence d'environ 10 cents le boisseau, n'est-ce pas?

Le TÉMOIN: Si vous aviez pris les 4½ cents, c'aurait été sur 49 millions de boisseaux, stocks ou bien invendus ou bien vendus sans prix fixé, et cela ferait environ $2 millions. Le solde, évidemment . . . la différence aurait été, je pense, d'environ 8 cents par boisseau, en définitive.

Le très hon. M. HOWE: J'ai à faire une déclaration qui normalement devrait être faite à la Chambre; mais je la ferai au Comité car tous ceux qui sont intéressés au blé sont ici présents. Je voudrais relever d'autres développements quant au contingent de livraison. Hier, la Commission a annoncé qu'à partir du vendredi 6 juillet, un contingent de huit boisseaux par acre spécifiée serait établi à 222 points de livraison. Ces points seront également désignés comme points de livraison secondaires. En outre, tous les points de livraison où le contingent de sept boisseaux a été en vigueur pour une semaine ou davantage deviendront des points de livraison secondaires. En ce moment, il existe 814 points de livraison avec un contingent de sept et huit boisseaux par acre spécifiée. Ces points sont des points de livraison secondaires, à condition que le contingent de livraison de sept boisseaux soit en vigueur pour une période de sept jours.

On s'est demandé si le contingent de cette année était inférieur à celui de l'année passée à la même date. J'ai étudié la question pour ma propre gouverne. L'année dernière à la même époque il y avait 69.9 millions d'acres spécifiées et les livraisons au pays étaient de 422.2 millions de boisseaux, ce qui faisait une moyenne de 6.04 boisseaux par acre spécifiée. Cette année, le total des acres spécifiées est de 69.1 millions, les livraisons ont été de 433.2 millions de boisseaux, et la moyenne par acre spécifiée est de 6.41 boisseaux, contre 6.04 l'année passée. On a soutenu, au cours d'une récente session, que les contingents de cette année étaient inférieurs à ceux de l'année précédente. Cela est inexact, pour ce qui est de la moyenne.

M. Argue:

D. J'espère que ce quota de 8 boisseaux se traduira par plus de livraisons en certains points et plus de matériel roulant pour transporter le grain, et que cela ne causera pas plus de difficultés aux cultivateurs qui ont eu déjà beaucoup de peine, en certains points, à écouler une quantité normale de blé. J'espère que cela n'empêchera nullement les producteurs de certaines régions de l'Ouest d'obtenir des wagons,—je pense à la Saskatchewan du sud et du sud-ouest, ainsi qu'à la région de Lethbridge dans l'Alberta, qu'a mentionnée ici M. Ben Plumer.—Je crois que nous sommes désireux de voir la plus grande équité possible. J'espère que les producteurs de ces régions auront les mêmes occasions que ceux des autres régions.

Le PRÉSIDENT: La page 3 est-elle adoptée?

(Adopté.)

Page 4, "Excédent à distribuer".

(Adopté.)

Article 5.

M. Argue:

D. Monsieur McIvor, à propos de l'argent versé à la Commission du blé à l'égard de l'entreposage et l'autre montant relativement insignifiant que vous avez expliqué,—celui de 4½ cents,—quels ont été les versements effectués cette année à part les frais d'entreposage, comparés à ceux de l'année dernière? En d'autres termes, quel serait le prix net au producteur si vous enleviez ces deux éléments?—R. M. Davidson peut répondre à cette question.

M. DAVIDSON: Au compte de 1954-1955, à l'article 7, page 6, vous verrez "Prix réalisé", Blé du Nord no 1, ce qui comprend les paiements intérimaire et final; Nord no 1, $1.65, Nord no 2, $1.61, Nord no 3, $1.56, Nord no 4, $1.48,—(j'arrondis les chiffres décimaux),—Blé no 5, $1.19, Blé no 6, $1.15.

Les résultats correspondants du compte 1953-1954, tels qu'indiqués à la page 4 du rapport supplémentaire de cette année, sont, par boisseau: Nord no 1, $1.56; Nord no 2, $1.52; Nord no 3, $1.49; Nord no 4, $1.45; Nord no 5, $1.33; Blé no 6, $1.30; Blé de provende, $1.27.

M. ARGUE: Je ne sais si c'est bien cela que j'ai demandé. Si vous enleviez ces deux éléments, serait-il exact de dire que le prix reçu pour les quatre premières qualités au cours de la campagne agricole à l'étude était approximativement le même l'année précédente?

Le TÉMOIN: Je crois qu'un seul élément devrait être ôté, car avec l'allocation de 4½ cents il était prévu que nous vendrions peut-être à prix réduits. Cette prévision ne s'appliquait pas à cette année, de sorte que pour avoir le prix net il faudrait déduire les frais d'entreposage et de transport.

M. Smith (Battle-River-Camrose):

D. M. McIvor peut-il expliquer la raison de la différence de 29 cents entre le no 4 et le no 5? On pose souvent cette question.—R. Cela dépend entièrement de notre capacité de vendre ces variétés de blé. Si vous vous souvenez, nous avons eu il y a quelques années une excellente vente de blés no 5 et no 6; cela était surtout dû au fait que de très grosses quantités de ce blé,—surtout le no 5,—avaient été achetées par les pays européens et moulues là-bas. Ils n'ont pas moulu tout le blé no 5 mais une bonne proportion, et il y avait une forte demande de no 6 pour l'alimentation du bétail.

L'année dernière, nous avons subi la concurrence de blé français très bon marché pouvant remplacer le no 5; pour pouvoir écouler ce dernier, nous avons dû ajuster nos prix en conséquence, ce qui n'avait pas été nécessaire il y a deux ans.

M. Argue:

D. Quand vous avez pris cette décision, est-il vrai,—je suis sûr que non,—qu'en un très court laps de temps vous avez réduit très substantiellement le prix des qualités inférieures?—R. Oui. Comme vous le savez, il y avait beaucoup d'émoi; beaucoup de gens demandaient que nous nous débarrassions de ces qualités inférieures à n'importe quel prix, en l'exportant. Mais ces gens n'avaient aucune idée de l'élément humain en jeu. La critique est aisée mais l'art est difficile. Si nous avions procédé de la sorte à cette époque, nous aurions jeté notre blé dans un gouffre sans fond, car personne ne voulait de ces variétés et je ne sais jusqu'où les prix seraient tombés.

M. Blackmore:

D. M. McIvor a-t-il mentionné les variétés?—R. Nos 5 et 6.

D. Pas le no 4?—R. Non. Nous avons attendu jusqu'à ce qu'il y ait une demande, et à ce moment, évidemment, nous avons dû faire face à la concurrence des blés étrangers; je crois que, bien que nous ayons dû baisser les prix, l'opération a été couronnée de succès; si nous l'avions entreprise plus tôt, cela aurait pu nous mettre en bien mauvaise posture.

M. Argue:

D. Quel était l'état des ventes avant que vous ayez baissé les prix?—R. Elles étaient bien mauvaises pour ces variétés, mais elles se sont bientôt améliorées. Il y a eu une baisse d'environ 25 cents par boisseau, mais graduelle. Si vous regardez les prix, vous constaterez que nous les avons réduits graduellement. Je ne me souviens pas de la gamme des prix, mais nous avons commencé à avoir un intérêt à 5 ou 6 cents au-dessous du prix courant; nous savions que d'autres blés étaient offerts en concurrence à ces prix et nous avons envoyé nos gens à l'étranger, qui ont obtenu de gros contrats sur cette base pour du blé de qualité inférieure.

M. Smith (Battle-River-Camrose):

D. Avez-vous bien disposé de ces surplus de nos 5 et 6?—R. Oui; en fait, nous attendons des livraisons au pays pour exécuter quelques-unes de nos commandes.

M. Nicholson:

D. Monsieur le président, j'ai été très heureux d'entendre dire hier par M. McIvor que les expéditions via Churchill atteindront cette année un chiffre record. Autant que je m'en souvienne, il y avait l'année passée beaucoup de blé entassé sur les fermes dans la région où il existe un tarif de transport avantageux pour Churchill; comme les bateaux n'accostent pas là avant une date avancée, il a été possible d'expédier une forte quantité de grains après le début de la campagne agricole. M. McIvor peut-il nous dire dans quelle mesure le blé disponible dans la région peut remplir le quota de 15 millions?—R. Nous pouvons fort bien le remplir, monsieur Nicholson.

M. Weselak:

D. Les prix se sont-ils raffermis à la suite de la demande?—R. Oui, ils se sont maintenant considérablement raffermis. Cela arrive toujours, évidemment. Quand des stocks particuliers diminuent et qu'il existe une demande à leur égard, les prix remontent; mais nous profitons d'une majoration de prix sur tout ce dont nous disposons en ce moment, et nous vendons maintenant plus de blé no 5.

M. McCullough (Moose-Mountain):

D. Pour ce qui est des 13 millions de boisseaux de blé de qualité inférieure vendu à la Pologne, je crois savoir que 15% a été payé en argent comptant et le reste par le truchement de la Société d'assurance du crédit à l'exportation. Pouvez-vous nous expliquer les détails de cette transaction?—Nous n'avons rien à voir avec ladite Société. Pour notre part, notre blé nous est payé argent comptant.

Le PRÉSIDENT: L'article 5 est-il adopté?

(Adopté.)

L'article 6 est-il adopté?

(Adopté.)

"Exportations", page 7?

M. Smith (Battle-River-Camrose):

D. Monsieur le président, la Commission du blé ne supporte pas les frais de cette transaction particulière avec la Pologne etc.? Vous êtes payé au comptant? —R. Oui.

(L'article est adopté.)

Le PRÉSIDENT: Page 8.

M. Argue:

D. Pendant un certain temps, il y a une différence appréciable entre les prix de vente à Vancouver et Fort-William. Je pense qu'ils sont maintenant à égalité, n'est-ce pas?—R. Oui.

D. Pouvez-vous dire au Comité pourquoi ils ont été égalisés?—R. Cela dépend directement des frais de transport du grain. Nous connaissons chaque jour ces frais et si Vancouver n'est pas dans le rang, c'est-à-dire si le prix de transport de Vancouver en Europe est plus élevé que de Fort-William en Europe, nous jugeons nécessaire d'abaisser ce prix de façon que Vancouver puisse soutenir la concurrence. Le même principe s'applique à Churchill.

D'autre part, si les frais de transport à partir de Vancouver sont moins élevés, il est de notre intérêt de les majorer afin que Vancouver soutienne la concurrence de Fort-William et pour faire profiter les producteurs.

D. Ainsi, vos prix de Churchill indiquent que le producteur de blé de l'Ouest va gagner aujourd'hui 11 cents par boisseau sur tout le blé passant par Churchill car, vu la quantité que ce port peut traiter, il est plus économique que les deux autres?—R. Oui, des trois routes vers l'Europe, c'est la moins chère.

D. Les changements dans les tarifs de transport ont-ils quelque effet sur l'argent versé au compte de la Commission du blé?—R. Non, l'ajustement est effectué aux ports par la Commission, et quel que soit notre prix fixé pour un jour donné, c'est le prix que reçoit la Commission pour le blé qu'elle vend ce jour-là. Je voudrais faire cette observation au sujet de Vancouver, car je crois qu'elle est importante. Il existe un important mouvement commercial partant de Vancouver à destination de l'Extrême-Orient. Nous parlions hier du Japon. Ainsi, cela est parfois un élément important dans les prix de Vancouver. C'est une combinaison des deux, que nous devons observer tout le temps. Nous l'étudions chaque jour. Chaque matin, nous tenons une réunion relativement aux ventes; nous y étudions un barême de prix et décidons de notre ligne de conduite.

M. Nicholson:

D. La Commission recevant 11 cents supplémentaires sur tout le blé qui passe par Churchill, ne pourriez-vous augmenter là la capacité d'entreposage pour qu'une grande quantité de vos céréales passe par Churchill?—R. Je dois dire qu'à cet égard nous avons eu la pleine collaboration du ministre. La capacité d'entreposage a été doublée à Churchill.

D. Je me demande si le ministre consentirait à la doubler une fois de plus. J'ai appris que les grains entreposés là durant la guerre ont été expédiés dix ans plus tard et étaient en aussi bon état qu'au moment de leur emmagasinement.

Le très hon. M. HOWE: Il n'y a rien de mal à emmagasiner du blé à Churchill, mais je doute que nous profitions d'un entrepôt plus vaste. Il faut prendre en considération plusieurs éléments. L'un d'entre eux est le nombre de vaisseaux qu'on peut charger. L'année dernière, au milieu de la saison, il y a eu une période où nous n'avons reçu aucun bateau. Depuis que nous avons doublé là la capacité, nous tâchons de nous rendre compte de ce que nous pouvons faire à travers le port. Si nous pouvons nettoyer assez de blé et s'il peut être prêt à être embarqué au moment voulu, des entrepôts additionnels ne seront pas très utiles.

Le TÉMOIN: Nous avons averti les gens en bien des occasions que la pire chose qui puisse arriver au port de Churchill est qu'un navire y entre et n'en puisse sortir. Rien ne pourrait nuire au port plus que cela. Dans la direction du trafic de Churchill, comme le ministre le dit, les transatlantiques n'ont pas des horaires d'autobus. Il faut se souvenir que ces affrètements se font probablement 8 ou 9 mois à l'avance, et l'affrètement final à Churchill peut faire suite à deux ou trois autres mouvements de ce navire particulier. Si une grève éclate à Liverpool ou ailleurs et que le navire est retardé, nous nous trouvons dans une impasse à Churchill; en sorte que le trafic dans ce port doit être coordonné très soigneusement entre l'arrivée des trains et le chargement des transatlantiques.

Je suis d'accord avec le ministre. Je ne crois pas qu'en augmentant la capacité d'entreposage les mouvements seront nécessairement doublés. Je ne pense pas du tout que cela soit exact. On peut embarquer une quantité supplémentaire qu'on a entreposée là au début de l'année, mais Churchill s'en tire bien. Il augmente d'importance chaque année et je crois qu'adopter une ligne de conduite sûre est bien meilleur que courir des risques, ce qui pourrait être désastreux pour ce port; nous prenons bien soin de ne pas affréter de navires qui peuvent arriver trop tard pour repartir, car cela serait très grave pour Churchill.

M. Nicholson:

D. J'ai entendu cet argument depuis 25 ans, mais le fait est que depuis que la capacité a été doublée, les expéditions ont augmenté de 50 p. 100.—R. C'est inexact.

Le très hon. M. HOWE: Les expéditions n'ont pas augmenté du tout, car rien n'a été embarqué là depuis que la capacité a été doublée. Cette année, nous expédierons peut-être 15 millions de boisseaux; nous allons nous y efforcer. Si nous y réussissons, nous tâcherons d'expédier 17 millions l'année prochaine.

M. NICHOLSON: J'ai pris la peine d'aller à Churchill sur l'un de ces bateaux, dont le capitaine avait fait ce voyage plusieurs fois; il m'a assuré que cette route ne présentait vraiment pas beaucoup de risques, et les autorités semblent croire que nous pouvons embarquer 50 millions de boisseaux annuellement à Churchill.

Le très hon. M. HOWE: Eh bien, les autorités ont tout à fait tort.

M. Nicholson:

D. Le fait est que cette année nous avons porté les expéditions de zéro à 15 millions de boisseaux selon toute probabilité, et les arguments que nous avons entendus ce matin ont été avancés il y a 25 ans.—R. Je puis vous assurer que ce n'est pas moi qui les ai avancés il y a 25 ans.

Le très hon. M. HOWE: Il y a des gens qui sont bien mieux renseignés à l'égard de Churchill que vos conseillers. J'ai suivi la situation depuis le début de la construction.

M. NICHOLSON: Lorsqu'on a construit là la voie ferrée, l'opinion générale était qu'il s'agissait d'un cadeau encombrant et que nous gaspillions les deniers publics en empruntant de l'argent et en entreprenant des travaux dans cette région. Je crois qu'en offrant le blé à Churchill 11 cents plus cher, nous pouvons porter la quantité de 15 à 30 millions,—je ne suis pas enthousiaste au point de dire 50 millions, mais j'avance le chiffre de 30 millions. En embarquant annuellement cette quantité à Churchill, on ferait certainement profiter ses habitants; en outre, les navires venant prendre le blé pourraient apporter des marchandises anglaises. Nous devrions certes acheter plus de marchandises et je crois que la Commission du blé pourrait le faire en collaboration avec d'autres ministères et augmenter nos expéditions à destination des marchés d'outre-mer. Je conviens que 15 millions pour cette année sont bien mieux que les 5 millions d'il y a quelques années, ou 4 ou 6 millions; mais ce n'est pas encore assez.

Le très hon. M. HOWE: Si nous pouvions expédier 20 millions de boisseaux, ce serait merveilleux pour Churchill.

Le TÉMOIN: Monsieur Nicholson, je crois que vous soutenez, pour parler sans ambages, que la Commission du blé, par sa négligence à ne pas opérer plus d'expéditions par Churchill, perd 11 cents par boisseau. Cela n'est pas vrai. Nous désirons expédier de Churchill la plus grande quantité possible de blé, car nous tenons à ces 11 cents. Nous avons progressé dans cette localité et nous sommes en avance cette année de 3 millions par rapport à l'an dernier.

Le très hon. M. HOWE: Nous l'espérons.

Le TÉMOIN: Je crois que nous parviendrons, monsieur le ministre, si les bateaux arrivent. Nous les avons affrétés et je crois que nous serons en avance d'environ 3 millions sur l'année passée, mais je dis cela compte tenu des conditions qui prévalent en ce moment à Churchill et ayant à l'esprit vos contrats et la possibilité que les bateaux n'arrivent pas à la date prévue; compte tenu de tout cela, c'est ce que nous pouvons faire de mieux cette année. Si nous pouvons faire davantage, nous le ferons. Nous sommes très fiers des résultats atteints à Churchill. Nous avons progressé chaque année et la *Hudson's Bay Route Association* pense que nous avons fait là du beau travail; elle nous l'a dit et l'a proclamé publiquement.

M. MANG: Je ne voudrais pas être plaisantin, mais si nous décidons que la saison de navigation à Churchill doit commencer par exemple en mai et se terminer à la même date qu'à Fort-William, cela serait-il utile?

Le très hon. M. HOWE: Je voudrais que vous visitiez l'endroit le 4 juillet et disiez si vous pouvez y voir autre chose que des glaces.

M. Pommer:

D. Maintenant que nous sommes à parler de Churchill, quelle est la quantité de blé qui y est entreposée en ce moment, et quelles en sont les variétés?—R. Il y

a près de 5 millions de boisseaux.

D. Et les variétés . . . y en a-t-il deux ou trois?

Le très hon. M. HOWE: Pratiquement tout le blé du Nord no 2, je crois.

M. Tucker:

D. Ce qu'a dit M. Nicholson me rappelle ce qui est advenu à l'égard de la route de la baie d'Hudson pendant très longtemps: on prétendait qu'il s'agissait là aussi de gaspillage des deniers publics, de "cadeau encombrant" etc., mais le gouvernement a néanmoins construit la voie ferrée de la baie d'Hudson et a procédé à ces aménagements. Je crois que les gens qui critiquent devraient se rendre compte de ce qui a été accompli par le gouvernement actuel et par des personnes comme Charlie Dunning et autres, qui sont allées de l'avant et ont construit ce magnifique port qui se développe si remarquablement; quand nous sommes allés là-bas cet été et que nous avons vu que la capacité était doublée, je me suis dit que les gens qui se plaignaient le plus devraient aller là et parler aux fonctionnaires du port.—R. Pour répondre à la question de M. Pommer, les stocks de blé à Churchill sont en ce moment de 4,205,000 boisseaux, plus les variétés qui sont en route vers ce port. A l'heure actuelle, il y a un trafic en direction de Churchill: hier, je parlais à M. Milner de ce sujet et nous espérons porter le stock à près de 5 millions de boisseaux.

M. Nicholson:

D. Quand a été terminée la nouvelle addition?—R. En novembre dernier, je crois. Voici les variétés de ces stocks: 188,000 de blé du Nord no 1, 2,609,000 de Nord no 2, 691,000 de Nord no 3, 228,000 de no 4, 65,000 de no 5 et 420,000 des autres variétés.

M. McCullough (Moose-Mountain):

D. Monsieur McIvor, y a-t-il assez de blé dans la région adjacente à la voie ferrée vers Churchill, pour justifier le développement des installations d'entreposage et d'utilisation de ce port? Tel est mon premier point. Pas de pénurie de blé?—R. Non.

D. Dans ce cas, je crois que les louanges décernées au ministre sont justifiées. Nous sommes tous très heureux des conditions qui règnent à Churchill. J'ai eu le plaisir de participer à l'une des excursions vers cette localité et j'ai parlé aux gens qui amènent des bateaux là et aux préposés aux élévateurs. Nous sommes très heureux de l'utilisation et du développement de ce port, mais je ne puis convenir avec vous ou avec le ministre que les bateaux risquent d'y être immobilisés. Si nous avions certaines installations d'entreposage et que des bateaux étaient affrétés pour emporter ce blé, il me semble que tant que nous prolongeons la saison d'expédition et créons plus d'installations d'entreposage au terminus, et encourageons plus de navires à venir emporter le grain, sur la même base que nous le faisons maintenant, la direction et l'utilisation actuelles de ce port ne peuvent être que satisfaisantes; mais je ne vois pas comment on pourrait justifier l'argument selon lequel, si l'on disposait de l'espace d'entreposage supplémentaire pour que le blé soit prêt à emprunter cette route, les bateaux ne seraient pas disponibles et l'on ne pourrait écouler le grain sur la même base qu'aujourd'hui.—R. J'ai eu plusieurs nuits d'insomnie, me demandant si un certain bateau pouvait quitter le port avant d'être pris dans les glaces pour la durée de l'hiver; et j'ai connu ces incertitudes pendant des années.

Le très hon. M. HOWE: Le seul entrepôt qu'on puisse créer là est un réservoir approprié entre les wagons et les bateaux. La seule raison justifiant plus d'entrepôts est de disposer de blé en bon état au cas où le mouvement était trop rapide pour les bateaux. On peut transporter là le blé par voie ferrée au même rythme où les bateaux peuvent le charger.

M. NICHOLSON: Il semble qui si M. McIvor demande 11 cents le boisseau pour le blé de qualité comparable qui est embarqué à Churchill . . .

Le très hon. M. HOWE: Oui, et nous désirons embarquer tout le blé possible, mais lorsque vous calculez qu'on peut doubler la quantité là, je vous dirais que j'en sais plus long. Personne n'est plus intéressé que moi dans le succès du port de Churchill. J'ai fait de mon mieux à cet égard et c'est au cours de la période pendant laquelle j'étais en charge que la quantité a passé de 5 à 15 millions de boisseaux. Si vous voulez la porter à 30 millions, c'est votre affaire.

M. NICHOLSON: C'est en effet mon affaire. J'habite à environ 600 milles de Churchill et il existe une très bonne voie ferrée; ces trains peuvent aller très vite.

Le très hon. M. HOWE: Voilà pourquoi il n'est pas besoin de plus d'entrepôts.

M. NICHOLSON: Mais je crois que cela est injuste pour les nombreux cultivateurs qui expédient leur blé à Fort-William et Port-Arthur, à une distance triple, et le vendent pour 11 cents de moins le boisseau qu'ils n'en obtiennent à leur propre port; je sais que nous avons pu à Churchill faire passer le chiffre de zéro à 12 millions, et peut-être 15 millions pour cette année, mais je crois que nous pourrions arriver à 30 millions sans beaucoup d'efforts. Le bateau que j'ai pris pour aller là a procédé au chargement en un très court délai. Il avait pour destination Londres et pendant huit jours aucun navire n'est arrivé ni n'est parti; je crois que si nous le voulions vraiment, si nous économisions sur le blé à Churchill et sur les bateaux arrivant ou partant, il n'y aurait pas de difficultés. Il n'y avait que 20 minutes que nous avions quitté le port quand le pilote est retourné à terre. Nous avons été en eau libre très facilement, sans danger d'être bloqué par les glaces. Je ne suggère pas, comme M. Mang, que les navires aillent là en mai: cela serait ridicule. Mais il y a une période pour laquelle les taux d'assurance sont valables: pendant ce temps, nous pouvons avoir deux fois plus de bateaux allant à Churchill, y être chargés et en repartir, si nous offrions le blé dans ce port aux prix que nous l'offrons à Vancouver et Fort-William. A mon avis, le président de la Commission du blé devrait user de toute son influence pour amener le ministre des Transports et d'autres hauts-fonctionnaires à augmenter l'espace d'entreposage à Churchill, de façon que 30 millions de boisseaux puissent y être manipulés chaque année; si nous l'offrions au prix convenable, je suis sûr qu'il serait expédié de là.

Le TÉMOIN: Je voudrais simplement faire quelques observations. Je ne veux pas discuter avec M. Nicholson. Il a ses opinions et j'ai les miennes. Pour ce qui est des mouvements du blé, j'ai eu à faire à Churchill plus qu'aucun autre au pays; j'étais avec M. John McFarlan quand les deux premiers bateaux ont quitté ce port; j'estime que de bons progrès sont réalisés à Churchill et je ne crois pas, comme vous, que 30 millions de boisseaux puissent être expédiés de ce port.

M. NICHOLSON: Je n'essaie pas de convaincre M. McIvor, mais je crois que dans dix ans nous expédierons cette quantité.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous adopter la pièce I du supplément?

(Adopté.)

M. Argue:

D. Je voudrais poser à M. McIvor une question que je lui avais posée auparavant; il m'a donné une réponse et je veux en être certain. Est-il vrai que l'accroissement de 7 p. 100 sur tarifs de transport qui vient d'être appliqué ne réduit en aucune façon les sommes versées au fonds de la Commission du blé; en d'autres termes, cette augmentation n'a-t-elle provoqué aucune dépense?—R. Non. Maintenant, monsieur le président, je voudrais faire une remarque à la suite de la lecture de mon témoignage hier soir. Le témoignage concernait mardi, qui était évidemment une longue journée. Je voudrais corriger une de ses parties: il se peut que j'aie causé une fausse impression à M. Argue et je ne voudrais certes pas qu'il la garde. Il m'a posé une question au sujet des mouvements de ces céréales spéciales sur les deux voies ferrées; ma réponse, quoique techniquement correcte, peut donner l'impression que plus de ces céréales em-

prunte le National-Canadien que le Pacifique-Canadien. Telle n'était pas mon intention. Il y a un fort mouvement d'orge de maltage sur le Pacifique-Canadien. Je ne sais pas exactement quelles sont les proportions, mais j'ai cru faire cette déclaration en toute justice.

D. J'ai une autre question à poser, relativement à l'écoulement du lin. Je ne vois pas un endroit particulier du rapport où l'on puisse soulever cette question. Je sais que les ventes du lin ne concernent guère la Commission du blé. L'année dernière, les producteurs se sont bien plaints que du lin était importé des Etats-Unis et vendu au Canada, prenant la place que les producteurs canadiens auraient voulu utiliser pour eux-mêmes. Chaque fois que cette question était soulevée, la réponse était,—et je crois que c'était une réponse raisonnable,—que personne ne voulait gêner les échanges commerciaux entre le Canada et les Etats-Unis, car ce dernier pays pourrait recourir à des représailles et nous causer probablement plus de tort que nous pourrions lui en causer. Ne serait-il pas possible d'inscrire le lin dans le livre de permis du producteur lorsqu'il est vendu à part, lorsqu'il y a un contingent, de façon que les producteurs de lin de l'Ouest, qui paient pour tous les élévateurs, leur fournissent tous leurs produits, qu'il s'agisse d'élévateurs de ligne ou de coopérative, et puissent avoir les premiers droits sur l'écoulement des grains canadiens?—R. Nous n'avons pas encore établi notre ligne de conduite pour l'année prochaine. Je suis très au courant de la question que vous avez soulevée et elle nous cause beaucoup de soucis, mais, si je puis employer cette expression, la position était plutôt délicate à cette époque et nous n'avons pas voulu prendre de mesures qui auraient provoqué une situation pouvant être bien plus sérieuse pour notre pays. Nous étudierons cette question quand nous aurons établi notre ligne de conduite.

D. Pour la gouverne du Comité, j'ai reçu un certain nombre de plaintes me suggérant, ainsi qu'à d'autres, de proposer des embargos etc. Je crois que cela fera probablement plus de mal que de bien, mais il me semble qu'il y a un autre moyen, que j'ai déjà mentionné, qui pourrait être équitable à tous égards.—R. Lorsque nous établirons notre ligne de conduite à l'égard des contingents, nous étudierons votre suggestion.

M. Smith (Battle-River-Camrose):

D. Ajouterez-vous le seigle au lin?—R. Oui, le seigle figure au livre de permis.

M. Pommer:

D. Savez-vous quelle est la quantité de lin importée des États-Unis?—R. Je puis vous fournir le chiffre. Je ne sais si vous y tenez. Je me demande si cela est convenable. Ce que j'essaie de faire est de maintenir toutes les voies ouvertes.

Le PRÉSIDENT: Cela met fin au rapport. Je voudrais maintenant demander l'autorisation au Comité d'inclure les dépêches que j'ai reçues à la suite des invitations que j'ai lancées pour la séance du Comité.

Merci pour votre dépêche. Je vous tiendrai au courant dès que possible.

Ben S. Plumer, président,
Fonds du blé de l'Alberta.

De la part de M. Brownlee, président de la *United Grain Growers Limited*, j'accuse réception de votre dépêche du vingt-cinq nous avisant des séances du Comité.

Bien que nous ne désirions pas pour le moment nous faire représenter à Ottawa, nous le ferons si, à la suite des débats du Comité, il devient nécessaire de faire une déclaration.

H. L. Griffin, U.G.G. Ltd.

Nous vous remercions du télégramme nous invitant à nous faire représenter ou à présenter un mémoire au Comité de l'agriculture. Nous n'avons pas de mémoire à présenter car nous estimons que lors de nos présentations antérieures nous avons traité convenablement de toutes les questions qui se poseront probablement au Comité. Néanmoins, nous saisissons cette occasion d'exprimer au Comité notre vive appréciation pour le travail de la Commission canadienne du blé au cours d'une année pleine de difficultés et d'angoisses. A notre avis, la Commission des grains et le régisseur des transports ont continué à administrer de façon capable et efficace les lois respectives dont ils relèvent. Au cas où le Comité désire que nous fassions une déclaration sur un aspect quelconque de ses délibérations, nous nous ferons représenter aux séances.

Cecil Lamont, président,

Northwest Lines Elevators Assn.

Le Comité désire-t-il entreprendre une petite tournée derrière le Rideau de fer avec M. Sharp? Je remercie MM. McIvor et Davidson de leur collaboration.

M. DAVIDSON: Monsieur le président, il y a une question en suspens. Hier, M. Nicholson s'est enquis des accords bilatéraux avec l'Argentine auxquels nous avons fait allusion il y a un an. En lisant les témoignages d'il y a un an, on s'aperçoit que tous les accords actuels, à l'exception d'un, étaient alors en vigueur et continuent à l'être en ce moment. Depuis lors, il y en a eu un autre, un accord entre l'Argentine et le Royaume-Uni. Il a été annoncé en avril 1955 et a expiré le 30 juin dernier.

Une situation assez intéressante s'est produite en Argentine. Comme vous le savez, il y a eu là un changement d'administration et j'ai en main un extrait d'un document argentin:

> Sous le régime Péron, l'Argentine a adopté résolument une politique bilatérale rigide en matière de commerce international. Au cours des mois passés, le nouveau gouvernement a pris des mesures énergiques pour changer cette politique, et a récemment informé un certain nombre de pays avec lesquels l'Argentine est liée par des accords commerciaux bilatéraux qu'elle désire reviser ces accords sur une base multilatérale.

Cet hiver, à Genève, lors des négociations relatives au nouvel Accord sur le blé, j'ai été intéressé de savoir que l'Argentine était représentée et participait entièrement aux discussions, et avait signé le nouvel accord international. C'est l'un des changements principaux qui ont eu lieu à Genève.

M. POMMER: Monsieur le président, avant que M. McIvor ne se retire, je voudrais, au nom du groupe de ce Comité, le remercier de la compétence et de l'esprit de collaboration dont il a fait preuve en répondant aux questions et en donnant des renseignements généraux au Comité. En d'autres occasions, j'ai déjà dit qu'il était à mon avis un témoin idéal, et je veux réitérer cette affirmation.

M. ARGUE: Je voudrais appuyer la motion de M. Pommer comme il a appuyé la mienne l'année dernière. Nous sommes toujours heureux de recevoir M. McIvor au Comité. Il met toujours la meilleure volonté à répondre aux questions, et bien que nous n'approuvions pas toujours le détail des instructions que la Commission du blé peut recevoir du gouvernement, nous convenons qu'elle fournit un exemple frappant de ce qu'un organisme public canadien peut faire dans l'intérêt des producteurs; j'espère que dans les années à venir, d'autres commissions de même nature feront d'aussi bon travail dans d'autres domaines, au bénéfice de l'agriculture canadienne.

M. TUCKER: Je crois que ces louanges s'appliquent également à M. Davidson.

M. POMMER: Certainement. J'ai omis cela par mégarde.

M. ARGUE: J'appuie cet amendement.

Le TÉMOIN: Monsieur le président, je voudrais remercier le Comité de l'occasion qu'il m'a fournie de comparaître ici une fois de plus et de discuter de nos problèmes. De la part de M. Davidson et de la mienne, je remercie tous les membres de leur courtoisie et de leur esprit de collaboration.

Le PRÉSIDENT: Je n'ai donc rien à ajouter que mes meilleurs voeux.

Je fais maintenant appel à M. Sharp.

M. Mitchell W. Sharp, sous-ministre associé du Commerce, est appelé:

Le PRÉSIDENT: M. Sharp n'a pas besoin d'être présenté au Comité. Il n'a évidemment pas été averti de cette convocation et je crois qu'il aimerait quelques éclaircissements de la part du Comité sur ce qu'on attend de lui. Sera-ce sous forme de questions? Qui a soulevé la question en premier lieu?

M. MANG: Que faisait-il en Russie?

Le PRÉSIDENT: Qu'il vous suffise de narrer vos expériences, monsieur Sharp.

M. Nicholson:

D. J'ai en mains le rapport de la *Searle Grain Company* pour janvier, où figurent des statistiques très intéressantes à l'égard des emblavures considérablement accrues en URSS; il me semble que si le président de la compagnie Massey-Harris et plus récemment le président de la Banque Royale considèrent ce marché assez intéressant pour qu'ils l'aient visité et aient sondé les possibilités de ventes, au lieu que la Russie nous envoie une délégation pour acheter du blé, la Commission du blé ou notre ministère du Commerce devrait prendre l'initiative de promouvoir les ventes. Sans cette forte vente à la Russie cette année, notre situation actuelle serait bien pire et je crois que nous devrions nous efforcer d'envoyer plus de blé là.

M. MANG: Monsieur le président, j'invoque le Règlement. Je croyais que nous devions entendre M. Sharp.

Le PRÉSIDENT: J'ai demandé une indication mais je crois que M. Sharp a maintenant une bonne idée de ce qu'on lui demande. Je lui demanderais de prendre la parole.

Le TÉMOIN: Monsieur le président, permettez-moi de préciser dès le début que je ne compte pas me poser en expert sur la Russie ou sur tout autre pays d'au-delà du Rideau de fer. Mes connaissances sont strictement limitées et je crois que quiconque a étudié l'état des choses derrière le Rideau de fer doit également admettre ses propres limitations.

Pour répondre à M. Nicholson, je dirais que le gouvernement canadien a pris l'initiative de rechercher un débouché pour le blé en Union soviétique. Lorsque M. Pearson a accepté l'invitation du gouvernement soviétique pour rendre une visite de courtoisie et de bonne volonté à Moscou, on a discuté au sein du gouvernement canadien de l'opportunité de prendre l'initiative de pourparlers commerciaux. Notre gouvernement ayant adopté ce point de vue, il donna des instructions à M. Pearson d'entamer ces pourparlers avec les Soviets, si ces derniers étaient d'accord, et c'est à ce moment qu'on décida qu'un représentant du ministère du Commerce accompagnerait M. Pearson à Moscou. J'eus la bonne fortune d'être choisi pour cette mission.

Depuis le début des discussions commerciales, j'ai souligné, en tant que chef des négociations, qu'un accord commercial était subordonné, du point de vue canadien, à l'achat de blé canadien par l'URSS. M. Pearson et moi-même avons clairement établi ce point dès que les discussions furent entamées avec le ministre soviétique du commerce extérieur. Je voudrais préciser à M. Nicholson que c'est le gouvernement canadien qui a pris l'initiative.

C'est parce que le ministre du commerce extérieur soviétique, au nom du gouvernement de son pays, convint qu'il existait une base pour poursuivre des négociations, que des négociations ultérieures eurent lieu à Ottawa. A cette époque, je crois que le gouvernement soviétique aurait préféré que cette poursuite de négociations eût lieu à Moscou même. Cependant, de notre côté, nous indiquâmes que plus de progrès pourrait être effectué à Ottawa, car la plupart des problèmes techniques se posaient au Canada plutôt qu'en Russie. A Moscou, nous avions reçu un projet d'accord que les Russes auraient voulu signer avec nous. Nous fîmes quelques commentaires préliminaires là-dessus et répondîmes que non seulement le Canada insisterait sur un accord commercial du caractère traditionnel de "la nation la plus favorisée", mais que cet accord devait être accompagné d'un contrat supplémentaire et coordonné traitant de la vente de blé canadien à l'URSS.

Entre la visite à Moscou et les négociations à Ottawa, nous avons renvoyé aux Russes le projet d'accord commercial que le Canada accepterait, accompagné d'un contrat supplémentaire sur le blé. Les négociations, lorsqu'elles s'ouvrirent à Ottawa, étaient basées sur le projet canadien. Il y eut des discussions, nous procédâmes autant que possible à des compromis avec le point de vue russe, et nous signâmes finalement un traité du genre traditionnel "de la nation la plus favorisée", ainsi qu'un contrat pour la vente de 400,000 à 500,000 tonnes de blé annuellement, pendant trois ans.

Je crois que cela, monsieur le président, répond à la question de M. Nicholson.

M. Nicholson:

D. Quelle proportion de cela dépend des achats que nous faisons entretemps de marchandises russes?—R. Selon les termes des lettres que nous avons échangées avec l'URSS, 100,000 tonnes. Autrement dit, l'URSS a accepté d'acheter pendant chacune des trois prochaines années un minimum de 400,000 tonnes. Elle a ajouté que si ses ventes au Canada étaient assez substantielles, elle pourrait porter ses achats à 500,000 tonnes.

M. Argue:

D. Y aura-t-il prochainement des ventes au Canada? Je crois que les membres du Comité, à l'unanimité, approuvent ce qui a été fait. Je pense que quelques-uns d'entre nous se soucient de savoir si le Canada et le gouvernement canadien ne pourraient prendre l'initiative de favoriser de manière efficace l'importation et la vente de marchandises russes au Canada, de façon que ce commerce puisse être poursuivi et en fait accru.—R. A ce sujet, l'attitude du Canada a été très simple et conséquente avec notre ligne de conduite générale en matière d'échanges commerciaux. Nous avons dit aux représentants de l'URSS qu'en vertu de l'accord commercial que nous étions en train de conclure, la Russie aurait la même faculté que tout autre pays d'écouler ses produits au Canada. Le volume de ses ventes dépendait de la qualité de ses produits, de l'initiative de ses vendeurs et généralement des mêmes facteurs s'appliquant aux ventes des autres pays au Canada. Nous avons refusé tout accord bilatéral avec l'URSS où la vente de notre blé dépendrait de la vente de marchandises soviétiques au Canada.

D. Je crois que le gouvernement ferait bien d'agir avec la Russie précisément de la même manière que celle-ci a agi envers nous, c'est-à-dire d'accepter l'achat de certaines marchandises convenant au marché canadien pour une certaine période de temps et pour certaines quantités; si nous n'avions pas seulement un contrat pour la vente de blé à la Russie, mais un contrat ou des contrats pour la vente de marchandises russes au Canada, nous serions alors sûrs que cette ligne de conduite maintiendrait le marché déjà établi et peut-être le développerait. Je ne crois pas que les Russes aient beaucoup connu ce marché par le passé. Je ne sais s'ils sont au courant de ce genre de concurrence, mais l'opinion certes prévaut dans les Prairies que les tarifs, droits anti-dumping, règlements douaniers et bien

d'autres choses ont été et peuvent à l'avenir être utilisés comme un moyen de décourager les importations au Canada, ce qui se traduit par la difficulté d'exporter du Canada vers ce pays.—R. Puis-je expliquer pourquoi le gouvernement canadien a insisté pour un contrat sur le blé? Comme les membres du Comité le savent, la forme traditionnelle d'accord commercial entre le Canada et les autres pays est ce que nous appelons "la clause de la nation la plus favorisée", en vertu de laquelle chaque partie contractante a la garantie d'avoir accès aux marchés de l'autre partie, selon des termes non moins favorables que ceux qui sont accordés à tout autre pays. Voilà le sens traditionnel de "nation la plus favorisée".

Cependant, il y a une grande différence entre les méthodes de vente, d'achat et de commerce général qui sont pratiquées au Canada et en URSS. Quand nous accordons le traitement de la nation la plus favorisée à un pays quelconque, nous abaissons immédiatement le niveau de nos tarifs, du taux général à celui de la nation la plus favorisée; le jour où cet accord avec l'URSS est entré en vigueur, nos tarifs applicables à ce pays se sont abaissés du taux général à celui de la nation la plus favorisée. Cela a été au bénéfice direct et immédiat de l'URSS. Mais dans un système commercial étatisé, tel que celui qui se pratique en Russie, les tarifs ne jouent pas le rôle traditionnel qu'ils ont dans une économie de libre entreprise, et le bénéfice que nous avons retiré de l'accord est donc moindre que celui qu'en a retiré l'URSS.

Nous avons certains engagements généraux,—si nous pouvons les faire observer,—nous garantissant contre des mesures discriminatoires de la part de l'URSS, mais la signature du traité ne nous apporte pas d'avantages immédiats.

D. Avez-vous vendu le blé?—R. Voilà pourquoi nous avons signé l'accord. La raison pour laquelle nous avons insisté pour un contrat sur le blé est que nous voulions obtenir de l'URSS un bénéfice immédiat et réel, proportionné en quelque mesure à celui que nous donnions à ce pays, lorsque nous avons abaissé nos tarifs au taux de la nation la plus favorisée.

D. Savez-vous si la Russie, sachant que le contrat a été signé, tire profit de l'avantage immédiat et tangible dont vous parlez?—R. Je n'ai pas examiné attentivement les importations en provenance de l'URSS, mais ces avantages ne sont plus virtuels; ils sont réels pour autant que ce pays veut en profiter.

M. McCullough (Moose-Mountain):

D. Monsieur Sharp, ces bénéfices étaient-ils liés au contrat relatif à la viande que vous avez passé avec la Russie? En d'autres termes, était-il entendu que les tarifs seraient plus bas si la Russie signait ce contrat?—R. Une des conditions de la signature d'un accord "de la nation la plus favorisée" avec l'URSS était un accord corollaire sur le blé; si vous examinez attentivement l'accord, vous constaterez qu'il n'est pas renouvelable automatiquement; il ne l'est qu'en vertu d'un autre contrat, qui serait signé à la fin de la période de trois ans.

M. Weselak:

D. Monsieur le président, M. Sharp pourrait-il en revenir au point où il a été interrompu?

Le PRÉSIDENT: J'allais dire qu'il y avait à l'origine deux points que le Comité voulait vous voir traiter. Peut-être pourrions-nous terminer d'abord avec ce premier point. Tout est-il clair à son sujet?

M. Blackmore:

D. Est-il bien plus facile pour l'URSS, où le gouvernement procède aux achats, de conclure un accord de ce genre, qu'il n'est pour nous d'accepter un certain volume de marchandises en vertu de notre système?—R. Il y a très peu d'entreprises d'Etat au Canada qui seraient en mesure de passer des contrats pour des marchandises russes.

M. Argue:

D. D'après ce que vous dites et d'après ce qu'a dit hier M. McIvor, il y a eu étroite collaboration entre vous et la Commission du blé. Vous faites tous deux partie intégrante du ministère du Commerce, à divers égards. Diriez-vous que la signature de ce contrat a été facilitée du fait de l'existence d'une Commission canadienne du blé dirigée par M. McIvor?—R. Oui, monsieur le président.

D. En d'autres termes, du fait de l'existence d'une agence officielle de vente du blé, nous avons pu tirer profit d'une vente qui aurait pu être plus difficile s'il y avait eu une centaine de vendeurs au lieu d'un seul?—R. Eh bien, l'URSS aurait peut-être pu s'engager, comme elle l'a fait, à acheter une certaine quantité de blé au Canada. Néanmoins, le fait que la marchandise que la Russie était disposée à acheter était en charge d'une commission gouvernementale, c'est-à-dire d'une seule agence de vente, a grandement facilité les négociations.—R. Et parce que vous disposiez d'une agence centrale traitant de la vente du blé, vous avez pu, je pense, assurer la fourniture de façon bien plus facile que vous ne l'auriez pu avec l'autre méthode commerciale?—R. Je crois que oui, bien qu'il ne soit pas impossible, évidemment, qu'avant l'expiration de cette période de trois ans, nous soyons obligés d'accorder quelque préférence à l'URSS pour poursuivre l'exécution de ce contrat. Je crois qu'il ne s'agit que d'une différence de degré, et non de nature.

M. Nicholson:

D. Monsieur le président, les députés de tous les partis étaient en faveur de cela quand la question a été discutée aux Communes; j'ai alors déclaré que si MM. Pearson et Sharp n'étaient pas allés en Russie nous n'aurions pas obtenu cet accord; je crois que M. McIvor aurait dû en prendre l'initiative il y a un an. Sauf erreur, c'est M. Molotov qui a invité M. Pearson à lui rendre visite un de ces jours, et M. Pearson a demandé à M. Sharp de l'accompagner. Tout cela est normal et parfait, et si la visite n'avait pas eu lieu, le traité n'aurait pas été conclu. Il semble qu'une Commission chargée d'écouler le blé devrait prendre l'initiative de sonder ces marchés et d'essayer de conclure plus d'accords.—R. Je suis entièrement de l'avis de M. Argue, lorsqu'il a dit auparavant que pour ces questions le ministère du Commerce travaille comme un seul homme. En tant que fonctionnaire de ce ministère, je considère qu'il est de mon devoir de favoriser la vente du blé comme celle de bien d'autres produits, et il y a là une responsabilité spéciale car l'agence de vente du blé relève du ministère du Commerce.

Permettez-moi, monsieur Nicholson, d'apporter une correction à votre déclaration. Bien que ce soit le gouvernement soviétique qui ait invité M. Pearson à visiter Moscou, c'est le Canada qui a pris l'initiative de pourparlers commerciaux. Je ne crois pas que le but principal des Soviets, en invitant M. Pearson, ait été d'ordre commercial.

D. Ainsi, la Russie nous aurait d'abord invités, et quand nous avons accepté nous avons décidé qu'il serait bon également d'essayer de vendre du blé?—R. Oui, et nous avons demandé aux Soviets s'ils étaient d'accord.

D. Ils n'ont donc pas trouvé d'objection à cet essai de vente de notre part?—R. Non.

Le PRÉSIDENT: M. Nicholson oublie que juste avant cela, l'attitude soviétique avait considérablement évolué.

M. Tucker:

Je voudrais demander à M. Sharp de considérer cette suggestion de M. Argue, reflétant ce qui se dit de temps à autre au pays, à savoir que nous pourrions amener plus de pays de derrière le Rideau de fer à acheter nos céréales si nous acceptions en échange leurs marchandises, en troc ou autrement. Je voudrais que M. Sharp nous dise dans quelle mesure cela serait influencé par l'Accord

général sur les tarifs et le commerce et les accords précis avec les autres pays avec lesquels nous avons des traités commerciaux; et si nous devions leur accorder le même traitement qu'à quiconque, dans quelle position cela nous mettrait-il vis-à-vis de la Grande-Bretagne et de tous les autres pays si nous accordions à la Russie un accord spécial en vertu duquel nous lui prendrions une certaine quantité de marchandises en échange des nôtres. Cela effecterait-il de quelque façon nos contrats avec les autres pays ainsi que notre position au sein d l'AGTC?—R. De tels contrats bilatéraux seraient contraires aux principes de la nation la plus favorisée sur lesquels est basée la conduite du gouvernement canadien en matière commerciale. Le but de l'Accord général sur les tarifs et le commerce est également de mettre fin à la discrimination et de répandre l'idéal de la nation la plus favorisée, mais j'hésiterais à dire qu'en fait ces traités spéciaux seraient contraires à l'Accord, car il est évident que certains membres de cette organisation sont engagés dans des transactions qui impliquent bien de la discrimination. Il existe des exceptions et des clauses échappatoires en vertu desquelles un pays particulier peut plaider devant l'AGTC les circonstances spéciales.

Autant que je comprenne la politique gouvernementale, nous, de notre côté, croyons qu'il est de l'intérêt du Canada de favoriser les accords non-discriminatoires, car c'est ce genre d'accords,—que l'AGTC essaie d'éliminer,—qui entrave le plus la vente de nos produits sur les marchés mondiaux. Si nous nous laissions aller à la discrimination, nous affaiblirions grandement notre position morale aux yeux de l'AGTC.

M. Mang:

D. La récente décision de l'Argentine dont a parlé M. Davidson n'indique-t-elle pas que ce pays est en train d'adopter notre point de vue en matière d'accords commerciaux?—R. Oui, je le crois.

D. Et qu'il s'éloigne des méthodes dictatoriales à la Peron pour recourir à un genre plus démocratique d'accords?—R. C'est bien cela.

M. Roberge:

D. Dans cet accord, est-il mentionné un genre spécial de marchandises que le Canada achèterait?—R. Je me souviens des discussions au cours desquelles les députés essayaient d'obtenir de M. Howe une liste de ces marchandises, et la suggestion qu'il aurait dû y avoir pareilles discussions pour les négociations commerciales. Je voudrais confirmer ce qu'a dit mon ministre, à savoir qu'à aucun moment une liste quelconque de marchandises a été échangée. Les Russes semblaient très satisfaits de recevoir le traitement de la nation la plus favorisée sur le marché canadien, et à aucun moment, au cours des négociations, ils ne nous ont présenté une liste de marchandises qu'ils désiraient nous voir acheter.

M. Pommer:

D. Je ne m'attends pas à ce que M. Sharp réponde à ceci. Je veux simplement éclaircir cette question. Je suis très heureux qu'il ait été établi que le gouvernement canadien a pris l'initiative de proposer la vente de blé à l'Union soviétique et non, comme on l'a déclaré ici préalablement, que ce soit les Soviets qui aient pris cette initiative. C'est le point que je voulais souligner. Comme je l'ai dit, je ne m'attends pas à ce que M. Sharp y réponde, mais j'ai voulu que cela soit porté au procès-verbal.

M. NICHOLSON: Je ne veux pas m'étendre sur ce sujet, mais je crois que ce qui l'a soulevé est ma référence au rapport *Searle Grain.*

Le PRÉSIDENT: Oui, il y avait deux points. Passerons-nous au second?

M. Weselak:

D. M. Nicholson a soutenu qu'il y avait là un marché et que la Commission du blé n'avait rien fait pour le conquérir. N'est-il pas exact de dire qu'avant que la Commission puisse procéder à les négociations avec l'URSS, il est nécessaire

qu'une ligne de conduite gouvernementale soit établie en matière commerciale?—R. Non, je ne crois pas que cela soit exact. Il existe en ce moment des pays qui nous achètent du blé et auxquels nous ne sommes pas liés par des accords de la nation la plus favorisée.

Le président:

D. Permettez-moi donc de poser cette question, en revenant à ce que vous avez dit plus tôt. N'est-il pas vrai que juste avant cela le climat en Russie n'était guère aussi favorable? En d'autres termes, juste avant cela il y a eu un changement très important dans l'attitude soviétique; et je crois que même une année auparavant nous n'aurions pas été les bienvenus là-bas, ni les représentants de la Commission.

M. BLACKMORE: Pendant qu'il en est encore temps, M. Sharp pourrait-il nous parler des statistiques?

Le PRÉSIDENT: Passons au second point en ce qui concerne . . . Je crois que M. Nicholson voulait savoir quelle était la précision des statistiques derrière le Rideau de fer, et dans quelle mesure on pouvait en obtenir.

M. Argue:

D. Je voudrais poser une question de plus sur ce premier point d'ordre général, car je crois qu'après cela nous en aurons fini l'étude. A propos de savoir quand a été conçue l'idée de vendre du blé aux pays du "Rideau de fer", je ne veux pas entamer une discussion mais, autant que je m'en souvienne, ça fait quatre ou cinq ans que la question a été soulevée au Comité, alors que M. McIvor était présent: on avait parlé des avantages à vendre du grain à la Chine; je me souviens que M. McIvor avait dit que si le blé canadien pouvait être écoulé un jour sur le marché chinois, la Commission du blé en serait heureuse. M. Sharp peut-il nous dire si sa tournée a inclus la Chine? A-t-on considéré d'étendre ces ventes à la Chine?—R. Je n'ai pas été dans cette partie du monde mais M. McIvor a été au Japon et à Hong-Kong et a procédé à des enquêtes poussées. J'espère qu'il n'aura pas d'objection à ce que je fasse part de nouveau de son impression générale, car il ne comparaîtra probablement pas de nouveau devant le Comité.

Le PRÉSIDENT: M. McIvor a donnée assez clairement son impression hier et elle est déjà consignée au procès-verbal.

M. Argue:

D. Ce point est peut-être très technique, mais je crois qu'il est important. Pourrions-nous vendre du grain à la Chine avant d'avoir reconnu son gouvernement? Serait-il possible de reconnaître la Chine communiste pour des buts commerciaux, sans la reconnaître au sens strictement diplomatique?—R. Oui, il n'y aurait pas d'objection à ce que des représentants du gouvernement chinois, des hommes d'affaires chinois etc. viennent au Canada pour acheter du blé. Nous n'y ferions pas obstacle. Nous leur accorderions les mêmes facilités qu'aux autres acheteurs.

M. Nicholson:

D. Achetons-nous en ce moment des marchandises de la Chine communiste?—R. Oui. On a posé un peu plus tôt une question dont je n'ai pas saisi toute l'importance avant d'entendre une observation de M. Argue. Elle avait trait à nos échanges avec les pays avec lesquels nous n'avons pas de traités de la nation la plus favorisée. Il ne faut pas oublier que si, à l'époque où nous avons négocié avec l'URSS, nous n'étions pas en train de négocier également un accord commercial d'ordre général, je ne crois pas que nous eussions pu conclure un contrat pour la vente de grains. Il se peut qu'on ait mal compris ce point lorsque j'ai répondu à la question précédente. En d'autres termes, si nous avions simplement été en Russie pour vendre notre blé, nous n'aurions pas obtenu d'aussi bons résultats. Il nous a été très avantageux d'accorder en même temps à la Russie le traitement de la nation la plus favorisée.

M. Argue:

D. Avez-vous trouvé qu'il y avait dans ce marché moins de concurrence d'autres pays? En d'autres termes, du point de vue de la concurrence, la fourniture de grains aux pays du Rideau de fer ressemble-t-elle à la fourniture de grains aux autres pays?—R. Je ne connais pas à l'heure actuelle de pays, à part le Canada, qui vende du blé à la Russie. Pour ce qui est des autres pays du Rideau de fer, il existe une forte concurrence, surtout de la part de l'Australie et de la France (avant leur mauvaise récolte récente), de l'Argentine, en fait de tous les pays exportateurs, excepté les Etats-Unis, jusqu'à présent.

D. Jusqu'à présent? Y a-t-il quelque indication que les Américains s'intéresseraient à ce marché?—R. Je ne suis pas devin.

D. N'avez-vous pas lu la déclaration du président Eisenhower au Congrès, demandant qu'un article de la loi no 480, je crois, soit supprimé de façon que des ventes puissent être entreprises?—R. Je l'ai lue.

M. Weselak:

D. C'est à ce sujet que je voulais poser une question. Existait-il un embargo quelconque, comme l'embargo américain, qui aurait empêché la Commission du blé de vendre à la Russie?—R. Non.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous à dire quelque chose à propos de statistiques?

Le TÉMOIN: Dans son numéro de mars 1956, le Bureau de la statistique a donné quelques chiffres sur l'accroissement des ensemencements du blé de printemps. Ces chiffres sont les plus précis que le Bureau ait pu obtenir, mais je crois que personne, en dehors de l'URSS, n'a très confiance dans les chiffres officiels publiés par le gouvernement de ce pays.

M. Nicholson:

D. Avons-nous un attaché commercial à Moscou?—R. Non, nous n'avons qu'un ambassadeur.

D. Serait-il possible à un attaché commercial à Moscou de donner des renseignements précis sur les conditions agricoles qui existent en Russie, de la même façon que nos autres attachés commerciaux nous donnent ces renseignements pour les autres pays?—R. De temps en temps, le gouvernement canadien et surtout notre ministère ont étudié la possibilité de nommer un attaché commercial à Moscou, mais aucune décision n'a été prise jusqu'à présent. Jusqu'à récemment, comme l'a dit le président, nous aurions obtenu très peu de collaboration dans notre recherche de renseignements. Je crois néanmoins qu'il y a eu récemment quelques adoucissements, et l'on accorde plus de renseignements. Je ne puis dire en ce moment si nous pouvons justifier les dépenses d'un attaché commercial dont le rôle serait d'obtenir des renseignements ou d'encourager la vente des produits canadiens.

D. D'où le Bureau de la statistique a-t-il obtenu les renseignements qui figurent au numéro que vous avez mentionné?—R. Des informations publiées. Le gouvernement soviétique, par exemple, donne des renseignements à la FAO et à d'autres organismes internationaux.

D. Et comment Searle a-t-il obtenu ces renseignements?—R. Je n'en sais rien, car je n'ai pas lu ce rapport.

M. Argue:

D. Pendant votre visite en Russie, avez-vous pu voir la production agricole,—la production de l'équipement agricole ou autre?—R. A cet égard, je me suis contenté, durant mes six jours à Moscou, de visiter l'exposition agricole géante à l'extérieur de cette ville, où étaient exposés tous les types d'instruments aratoires utilisés dans ce pays.

D. Cet outillage vous a-t-il paru moderne, au sens canadien du mot?—R. Oui, tout à fait moderne.

D. Et de plus grandes dimensions que nos instruments, de façon générale?—R. Non, telle n'était pas mon impression. Il ne m'a pas paru être aussi moderne que le nôtre, mais moderne quand même et convenable.

Le PRÉSIDENT: M. Duncan a fait un rapport complet à ce sujet après sa visite en Russie et après y avoir vu les divers modèles d'instruments aratoires. De façon générale, autant que je m'en souvienne, la majeure partie de l'équipement était du même type que le nôtre, mais les modèles étaient toujours beaucoup plus anciens. Invariablement, leur modèle le plus récent sortait plusieurs années après sa date de sortie au Canada.

M. Nicholson:

D. Il me semble que si Massey-Harris engage des experts à cet égard, le gouvernement canadien devrait s'employer davantage à explorer les possibilités; après tout, 15 millions de boisseaux de blé constituent une grande proportion de nos ventes. Je crois qu'une période de six jours n'est pas bien longue pour un fonctionnaire du gouvernement canadien essayant d'évaluer là les possibilités.

Le PRÉSIDENT: Nous en arrivons là à un voyage en Russie.

M. Tucker:

D. Y a-t-il toujours des restrictions pour les ambassades étrangères et leur personnel à l'égard de tournées libres en Russie?—R. Oui.

M. POMMER: Je me demande si M. Nicholson ne devrait pas corriger la déclaration qu'il a faite il y a quelques moments lorsqu'il a dit que 50 millions de boisseaux . . .

M. NICHOLSON: J'ai dit 15 millions de boisseaux.

M. POMMER: Oh.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions?

Eh bien, je vous remercie, nous nous réunirons de nouveau dans la même salle à 3 heures de l'après-midi, quand M. Milner sera parmi nous.

(La séance, suspendue pour le déjeuner, est reprise à 3 heures de l'après-midi)

SEANCE DE L'APRES-MIDI

Le PRÉSIDENT: Messieurs, veuillez faire silence. Nous avons parmi nous cet après-midi M. R. W. Milner, de la Commission des grains du Canada; M. W. J. McLeod, secrétaire; et M. E. Baxter, statisticien, M. A. F. Dollery, inspecteur en chef des grains, est à ma gauche.

Nous allons étudier le rapport de la Commission des grains et après cela nous écouterons le régisseur des transports. Nous prendrons le rapport à la page 7,—juste la première partie,—et au lieu de demander à M. Milner de le lire en entier, je lui demanderai soit de le lire à sa convenance soit d'en commenter brièvement les divers articles au fur et à mesure que nous les étudions. J'appelle maintenant M. Milner.

M. R. W. Milner, commissaire de la Commission des grains, est convoqué.

Le TÉMOIN: Permettez-moi de dire avant tout ce que je suis heureux de représenter ici la Commission des grains et de discuter ce rapport avec vous. Le président vous a présenté les membres de la Commission, et j'entamerai donc immédiatement la discussion du rapport. A la page sept, vous trouverez le titre: Fournitures de grains et leur écoulement — Campagne agricole 1954-1955. Les détails en figurent à la page 41; ils sont établis de façon très simple. Y a-t-il quelque question à leur sujet? Je serais heureux d'y répondre, ainsi que notre statisticien ici présent.

Le PRÉSIDENT: Il s'agit de l'appendice G à la page 41, donnant des détails sur la fourniture et l'écoulement des grains canadiens. Y a-t-il des questions à poser, ou adopterons-nous l'appendice?

(Adopté.)

M. Quelch:

D. Y a-t-il des signes de détérioration pour le blé emmagasiné dans des entrepôts loin de l'emplacement?—R. Oui, nous avons rencontré quelques difficultés. Nous avons dû fournir un bon nombre de wagons de plus pour éviter une plus grande détérioration.

M. Argue:

D. Puisque nous parlons de ce sujet, auriez-vous quelque renseignement quant à la quantité de grains endommagés dans les annexes?—R. Vous voulez dire dans les annexes permanentes?

D. Dans les annexes prétendues être permanentes.—R. Non, je n'ai pas d'estimations quant à la quantité endommagée, mais nous avons souvent fourni des wagons supplémentaires à cet égard. Cela figure à la page 10. Nous y arriverons un peu plus tard, monsieur Argue, si nous le pouvons. C'est un simple tableau statistique de la fourniture et de l'écoulement des grains. Je ne sais si je puis y ajouter quelque chose.

Le PRÉSIDENT: Nous passerons à la mise sur le marché.

Le TÉMOIN: C'est également un résumé statistique et les détails en figurent à la page 42.

(Le résumé est adopté.)

M. Argue:

D. Quels sont les règlements à l'égard du chargement des grains sur l'embarcadère?—R. Je n'en connais pas, à part les règlements de la Commission du blé; pour ce qui est de la Commission des grains, il n'y en a pas.

D. Un cultivateur peut-il aujourd'hui commander un wagon pour charger ses grains à l'embarcadère?—R. Oui, avec la permission de la Commission du blé. Il doit agir évidemment en fonction de ce qu'il peut livrer en vertu de son permis.

D. Et rien de plus?—R. Rien de plus, à ma connaissance.

(Adopté.)

Le PRÉSIDENT: Manutentions au terminus et à l'élévateur de l'est.

Le TÉMOIN: Il est question de tout cela à la page 43. Il s'agit de chiffres strictement statistiques, qui n'ont pas besoin de commentaires.

M. Nicholson:

D. Y a-t-il quelque relevé de la quantité des différentes variétés allant au terminus et de la quantité en sortant? Nous avons eu des discussions de temps à autre à ce sujet. Quels sont vos moyens de vérification?—R. Tous les wagons sont enregistrés par notre division de l'enregistrement; ils doivent enregistrer tous les grains qui entrent et leur variété; puis, la variété quittant l'élévateur terminus est de nouveau inspectée et enregistrée par la division de l'inspection. Nous saurions donc s'il existe quelque déficience.

D. Est-il question de ce problème particulier dans le rapport?—R. Non, rien ici ne traite de cela en particulier, mais nous sommes en possession de quelques renseignements, si vous désirez poser quelque question.

D. Je voudrais savoir si vous avez quelque difficulté à faire sortir environ la même quantité de la variété no 3 hors de l'élévateur ou du terminus; ou s'il existe une grande différence pour les diverses variétés.—R. Cela ne nuirait pas à la Commission, mais peut-être au terminus; nous insistons pour qu'ils expédient les grains selon les normes requises.

D. Comment vérifiez-vous les ventes? Qu'est-ce qui peut empêcher un de ces terminus d'acheter une très forte quantité de no 3 et de la revendre comme no 2?—R. De qui achètent-ils?

D. Prenez par exemple la Commission du blé. Comment pouvez-vous vérifier les quantités des diverses variétés qu'elle achète et les quantités qu'elle vend?—R. Parlez-vous en ce moment des terminus ou des opérateurs de campagne?

D. Je parlais des terminus.—R. Les grains entreposés dans le terminus ne lui appartiennent pas. Ils appartiennent à la Commission canadienne du blé.

Le PRÉSIDENT: La rubrique est-elle adoptée?

(Adopté.)

M. Charlton:

D. Plusieurs cultivateurs de l'est ont dit que la raison pour laquelle ils ont de la difficulté à obtenir des céréales de provende est que les élévateurs renferment probablement une grande quantité de blé dans l'est et à la tête des Lacs et qu'en conséquence il ne reste pas beaucoup de place pour le blé de provende; ainsi, nous avons à payer en plus pour lui car une grande quantité doit être envoyée par voie ferrée. J'ai posé hier cette question à M. McIvor et il m'a donné quelques chiffres; j'y relève 5 millions de boisseaux d'avoine seulement dans les élévateurs de l'est à la clôture de la navigation lacustre l'automne dernier. Pendant la saison de clôture de l'hiver, 7.6 millions de boisseaux ont été expédiés directement par voie ferrée. Même avec ces 5 millions de boisseaux dans les élévateurs de l'est au préalable, il n'y avait pas assez pour suffire aux provendes d'hiver et 7 millions de boisseaux ont dû être amenés par voie ferrée, ce qui a considérablement accru le coût. Y a-t-il quelque moyen de redresser cette situation?—R. Oui; si les personnes engagées dans le commerce local veulent expédier de l'avoine, de l'orge ou quelque autre provende avant la fermeture de la navigation, les fournitures seront certainement disponibles; mais tout le risque serait supporté par l'expéditeur, quant au prix ou autre.

D. Vous n'avez aucun contrôle là-dessus?—R. Aucun.

D. Dans ce cas, la question suivante n'a plus sa raison d'être. Je pensais que vous aimeriez voir autant de blé d'exportation que possible dans ces élévateurs.—R. Nous parlons au nom de la Commission des grains du Canada. A ce titre, peu nous importe l'expéditeur et la marchandise expédiée. Tout ce qui nous intéresse, c'est l'inspection et la pesée des grains.

Le PRÉSIDENT: La rubrique est-elle adoptée?

(Adopté.)

M. Argue:

D. Le paragraphe sur les manipulations déclare: "Les manutentions aux terminus de la côte pacifique sont nettement inférieures au niveau record de 139.9 millions établi en 1953-1954, alors que ces ports expédiaient plus de la moitié des exportations de grains canadiens".

Pourriez-vous commenter cette déclaration?—R. Cette diminution est due au manque de ventes d'exportation; elle atteint également les têtes de ligne de Vancouver.

D. Au cours de cette période, y a-t-il quelque modification du prix?—R. Quel prix?

D. Le prix de la Commission du blé.—R. Cette question relève de la Commission du blé.

D. Savez-vous si le prix a été modifié?—R. Je crois qu'il a été constant au cours de cette période mais, comme je l'ai dit, la question n'est pas de notre ressort.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il de l'opposition à ce paragraphe?

(Adopté.)

Exportations — page 8.

Le TÉMOIN: Si vous consultez la page 47, vous y trouverez une explication.

Le PRÉSIDENT: Elle donne les exportations par ports des grains canadiens, pour la campagne agricole 1954-1955. Là aussi, il s'agit entièrement de statistiques.

Le TÉMOIN: Il existe ici une chose que je pourrais commenter: vous remarquerez que depuis ma nomination aux fonctions de régisseur des transports, les exportations partant de localités telles que Sorel, Trois-Rivières et Québec ont été bien plus importantes que par le passé. Auparavant, la plupart des exportations se faisaient par Montréal, mais nous utilisons maintenant pleinement les installations de ces autres ports. Comme vous le constatez, il y a eu des expéditions importantes de Sorel, Trois-Rivières et Québec.

(Adopté.)

Consommation locale.

Le TÉMOIN: Il en est question à la page 41.

M. Pommer:

D. Monsieur Milner, pourriez-vous nous dire combien a été à peu près à la consommation humaine? Pouvez-vous nous dire comment vous avez employé tout ce blé?

M. BAXTER: Voici les chiffres à cet égard: 53,776,000 de boisseaux ont été employés à la nourriture humaine au cours de cette année, 30.5 millions comme semences et 74.2 millions pour la nourriture du bétail et autres usages.

M. Quelch:

D. Vous ne savez pas si ce blé sera utilisé à la consommation locale ou exporté; en d'autres termes, il n'y a pas de différence entre les deux variétés?— R. Non, il n'y a pas de différence dans les variétés de grains expédiés des terminus.

(Adopté.)

Patentes et contrats.

M. Nicholson:

D. Monsieur le président, quand les représentants du syndicat agricole interprovincial étaient ici, ils ont mentionné un ou deux problèmes sous cette rubrique. —R. La rubrique "Patentes et Contrats"?

D. Oui. Un incident s'est produit à Nippewan (Sask.), je crois, ayant trait à la vente de grains de semence. Je crois que les installations de l'organisation Searle avaient été utilisées et le cultivateur, qui avait livré les grains de bonne foi, n'avait pas été payé. Je crois qu'il y a eu quelque malentendu quant à la nécessité d'une patente pour le certificat que vous aviez délivré.—R. Je suis au courant du cas dont vous parlez. Il s'agissait d'un cultivateur qui avait fait une transaction sur des grains non décrits dans la loi des grains du Canada. Le point en question est le contrat de patente des marchands à commission: nous exigeons qu'ils passent un contrat quand nous les inscrivons comme tels mais, selon les termes de ce contrat, cela ne s'applique qu'aux grains décrits dans la loi des grains du Canada. Cela ne s'applique au cas de ces grains de semence. Les gouvernements provinciaux ont eux-mêmes des lois protégeant les gens qui vendent des grains d'autres variétés que celles qui sont décrites dans la loi des grains du Canada. Comme je l'ai dit, cela ne s'est pas appliqué au cas présent et il n'est pas encore décidé si l'homme en question pourra obtenir une compensation. Nous avons communiqué l'affaire à trois ministères provinciaux de l'agriculture et je crois savoir, en fait je suis sûr, qu'ils continuent à l'étudier, pour voir s'ils peuvent fournir quelque protection.

D. Autant que je m'en souvienne, les gouvernements provinciaux ont estimé que cette affaire vous incombait; apparemment, ils ne possédaient aucune législation à ce sujet.—R. Vous voulez dire qu'elle incombait au gouvernement fédéral?

D. Oui. A la lumière de ce cas spécial, avez-vous quelque recommandation à faire à l'égard d'un changement possible de règlements, pour que pareille situation ne se reproduise pas?—R. En fait, la question est en ce moment étudiée par notre service juridique, mais je ne puis même supposer à quelle conclusion il aboutira. Je crois qu'on a soulevé le point de la compétence fédérale ou provinciale. Nous avons soumis l'affaire à notre service juridique.

D. Existe-t-il beaucoup de cas analogues?—R. Non, il y en a eu très peu. Ce cas, très compliqué, mettait en cause trois personnes; il s'agissait d'un homme et d'un de ses parents qui se sont trouvés en désaccord dans leurs transactions agricoles au point qu'il était devenu évident que le litige devrait être porté devant un tribunal civil; ce serait trop de demander à la Commission de prendre une décision sur toutes les questions en jeu ici.

M. Charlton:

D. Le cultivateur a-t-il vendu ces grains en tant que semences ou en tant que provendes ou pour l'exportation?—R. En tant que semences.

D. Le cultivateur savait qu'ils allaient être vendus comme semences?—R. Oui, et dans toute la correspondance, il n'était question que de ce terme.

D. Cela peut faire une grande différence. Si le cultivateur avait vendu les grains à un élévateur en tant que semences, sans savoir qu'ils seraient revendus, la responsabilité retombe sur l'élévateur et non sur le cultivateur; mais si ce dernier savait que les grains allaient être vendus comme semences . . .

Le PRÉSIDENT: S'il n'avait pas été question de semences, la question ne se serait pas posée. La question n'a été soulevée que parce que le cultivateur a vendu des grains de semence. Y a-t-il de l'opposition à cette rubrique?

(Adopté.)

M. Johnson (Kindersley):

D. Dans quelle proportion l'accroissement de l'espace d'entreposage est-il redevable aux efforts de localités particulières qui construisent des patinoires et les louent aux compagnies d'élévateurs pour un entreposage temporaire, et dans quelle mesure cela est-il satisfaisant pour la Commission?—R. Jusqu'à présent, cela a fort bien marché mais, comme vous le savez, certaines de ces patinoires ne sont pas construites sur un terrain surélevé d'où l'eau peut s'écouler; la difficulté provient de ce que, quand nos commissaires adjoints vont inspecter les lieux, ils insistent pour qu'un faux plancher soit construit, chose très coûteuse à obtenir avant que nous ne soyons obligés de faire venir des wagons supplémentaires pour enlever les grains avariés, dès le dégel.

D. Croyez-vous que toute localité qui loue des patinoires devrait demander l'avis de la Commission des grains, et qu'il n'y aurait pas de difficulté à assurer qu'une compagnie d'élévateurs serait en mesure de louer la patinoire à des fins d'entreposage?—R. Dans une de nos récentes décisions, nous avons déclaré que nous ne prendrions plus en considération d'autres demandes pour ce genre d'entreposage.

M. Quelch:

D. Quelle en était la raison?—R. C'est que nous sommes arrivés au point où la Commission du blé nous a demandé de discuter la question avec elle. Elle était intéressée par le fait que beaucoup de grains allaient dans des endroits où ils n'étaient pas disponibles. Comme vous savez, ces patinoires sont loin des voies de garage et les stocks ne sont pas immédiatement disponibles pour permettre à la Commission du blé de compléter les ventes. C'est cette Commission qui a pris entièrement l'initiative de la chose, et elle s'est déclarée inquiète de cette grande superficie d'entreposage qu'on était en train d'aménager. Vous m'avez demandé,

monsieur Johnson, si nous avions des difficultés à cet égard? Il est indiqué dans le rapport qu'en 1955, pour des grains avariés, nous avons fourni 504 wagons supplémentaires. Vous verrez cela à la page 10, sous la rubrique "Elévateurs et annexes menaçant ruine, élévateurs et annexes inondés, etc." Vous y verrez également qu'en 1955 nous avons dû fournir 1,759 wagons supplémentaires. Invariablement, ces grains n'étaient pas du type requis pour l'exportation; et comme vous pouvez le constater d'après ces chiffres, il s'agissait d'une forte quantité qui nous causa beaucoup de soucis et désorganisa la mise sur le marché. Ainsi, comme je l'ai dit, la Commission du blé nous demanda de discuter de la question avec elle. Elle était d'avis,—et nous en convînmes,—que ce genre d'entreposage était suffisamment répandu et qu'avant de le multiplier il serait bon de voir comment la situation évoluerait cette année.

M. Johnson (Kindersley):

D. Honorerez-vous tous les contrats que vous avez passés?—R. En fait, il y en a eu un il n'y a pas longtemps dans votre région; il n'a pas été passé car nous n'avons pas reçu la demande, mais j'ai déclaré qu'à mon avis il serait passé. Il s'agit de Shaunavon.

D. Quelques-unes des patinoires ont été construites dans l'espoir qu'on pourrait y entreposer des grains pendant trois ou quatre ans et en amortir ainsi le coût?—R. Oui. Les localités étaient d'accord avec les compagnies d'élévateurs pour faire l'essai de cette méthode d'entreposage.

M. Argue:

D. Autant que je sache, la seule garantie que la compagnie d'élévateurs ait donnée à la localité à l'égard de la patinoire est que les grains y seraient emmagasinés pendant un certain temps,—18 ou 24 mois peut-être,—s'ils étaient en excédent. Rien ne garantissait que les grains seraient entreposés sur la patinoire. —R. C'est peut-être vrai.

D. Bien qu'il n'y ait pas de garantie, savez-vous s'il y a eu une discussion quelconque entre les compagnies d'élévateurs, la Commission du blé et la Commission des grains pour trouver une utilisation à ces aménagements supplémentaires?—R. Evidemment, si l'on considère la patinoire de Shaunavon, elle sera remplie le jour de son achèvement, mais il faudra élever le contingent à cet endroit, ou il faudra que ce contingent permette la livraison de grains en cet endroit.

D. Permettez-moi donc de poser la question différemment: croyez-vous qu'en toute probabilité la grande majorité des patinoires faisant l'objet d'un contrat,—sinon toutes les patinoires,—seront remplies de grains cette année?—R. A moins d'une récolte désastreuse, que nul ne peut prévoir en ce moment, je crois qu'elles seront toutes remplies.

D. Pouvez-vous me dire pourquoi il y a un plus grand danger d'avarie dans un édifice construit en forme de patinoire selon certaines spécifications établies par la Commission des grains et la Commission du blé, qu'il y en a dans une annexe?—R. La Commission du blé ne paie de droits d'entreposage que pour les entrepôts autorisés par la Commission des grains. Quand la Commission du blé nous dit: "Nous croyons en avoir assez; cela ne rend pas les grains aisément disponibles; rien de plus ne devrait être fait à cet égard; nous approuvez-vous pour le moment?" Notre Commission répond: "Oui, nous vous approuvons à cet égard". Voilà la situation au sujet de l'entreposage éloigné de l'emplacement: en effet, si nous refusons l'autorisation, la localité n'en envisage plus la construction, car elle serait inutile.

D. Voici la question que j'ai posée: du fait de votre expérience dans les questions de grains, pensez-vous que ceux-ci s'endommageront plus probablement dans le genre de patinoires construites ou en construction dans l'Ouest, que dans beaucoup d'autres genres d'annexes autorisées?—R. Non, je ne crois pas qu'il y ait plus de danger de dégâts dans ce genre d'édifice.

D. Je suis certainement d'accord avec vous à ce sujet et je suis heureux d'en obtenir confirmation. Je m'avancerais encore plus, bien que vous n'approuviez peut-être pas ceci: je crois que quelques-uns des entrepôts éloignés de l'emplacement,—et je pense à des endroits tels que Mazenod,—comportent trois ou quatre édifices, d'une capacité de trois à cinq mille boisseaux, construits suivant les normes de la Commission des grains; je crois que dans les édifices plus petits, d'une capacité de deux à quatre mille boisseaux, les grains sont infiniment plus en sécurité que dans le genre d'annexes où les grains étaient entreposés depuis les dix dernières années. Si je possédais 100,000 boisseaux de grains, je préférerais de beaucoup les emmagasiner dans 50 entrepôts d'une capacité de 2,000 boisseaux que dans une annexe ou une patinoire.—R. Cela ressemble à une assurance, en tout cas à une répartition des risques. Je crois que vous avez parfaitement raison à cet égard. Bien des choses dépendent de l'emplacement. Je voudrais corriger un point que vous avez mentionné. Nous ne donnons pas de spécifications pour la construction de la patinoire. Nous faisons des suggestions aux personnes qui remplissent des demandes pour des annexes; ces demandes ne nous parviennent qu'une fois l'édifice construit et nous déclarons quelquefois: "Nous n'aimons pas ce genre d'édifice et si vous mettez des grains dans cette annexe nous vous déclarons maintenant que, si vous demandez des wagons supplémentaires quand l'édifice sera inondé,—car il le sera probablement,—nous ne vous en fournirons pas et vous aurez à vous arranger autrement". Telle est la difficulté. C'est une question d'emplacement plutôt que de genre d'édifice. Il n'est pas bien difficile de construire un édifice constituant en entrepôt sûr pour les grains. Pour ce qui est des dégâts, l'emplacement est le facteur le plus important.

D. Dans ma petite localité, nous avons pensé à une patinoire; nous avons même été un peu plus loin. De toute façon, nous avons reçu des conseils très précis de la Commission du blé, je pense, peut-être aussi de la Commission des grains, au sujet des mesures à prendre pour que les grains soient maintenus en bon état dans cet entrepôt; une des recommandations était un terrain élevé; or, de notre côté, notre entrepôt était aussi bien drainé, sinon mieux, que l'élévateur local; et les villes où j'ai passé et où j'ai vu ce genre d'édifices ont, toutes, je pense, des emplacements convenablement drainés. Je me demande pourquoi le club local qui construit la patinoire et la Commission des grains ne se rencontrent pas avant la construction et pourquoi l'inspecteur ne dirait pas: "Nous n'approuvons pas nécessairement ce que vous construisez mais nous ne nous y opposons pas du fait de l'emplacement".—R. Comme je l'ai dit, nous avons émis un ordre dont la teneur suit:

Objet: Entreposage des grains loin de l'emplacement

Le communiqué suivant a été donné aujourd'hui aux journaux par la Commission des grains du Canada et la Commission canadienne du blé.

L'autorisation d'entreposage des grains loin de l'emplacement préoccupe les deux Commissions. La Commission des grains s'intéresse à la délivrance effective de l'autorisation et à l'entreposage approprié des grains. La Commission du blé s'intéresse à la disponibilité des grains pour une expédition rapide. Les deux Commissions ont réexaminé soigneusement leur position à l'égard de l'autorisation d'entrepôts éloignés de l'emplacement.

A la suite des discussions qui ont eu lieu entre les deux Commissions, il a été décidé de ne plus prendre en considération de demandes pour des entrepôts éloignés de l'emplacement. Cette décision a été prise après un examen soigneux du problème de l'emmagasinage, y compris le nombre d'entrepôts éloignés de l'emplacement actuellement autorisés et l'immobilité des grains emmagasinés dans beaucoup de genres d'entrepôts situés loin de l'emplacement.

M. Johnson (Kindersley) :

D. Me portant sur les données que je possède, je proteste contre cette décision; en premier lieu, je ne suis pas d'accord avec la raison que la Commission du blé avance, car invariablement la plupart des entrepôts doivent être vidés par camion ou de la même façon que tout autre édifice. Les limitations de disponibilité seraient seulement des conditions atmosphériques extrêmes: neige ou pluies excessives, ce qui n'est pas courant dans l'Ouest. L'autre raison de ma protestation est que ce même entreposage loin de l'emplacement a été l'élément qui a déterminé l'octroi d'un contingent à beaucoup de points commerciaux au sud de la rivière. Je pense à des localités telles que Sceptre, Richmount et Abbey, qui ont obtenu leur contingent du seul fait d'avoir construit en coopération une patinoire. Par le passé, leur contingent a été bien moindre que la moyenne pour l'ensemble de la province. Je ne voudrais pas que de nouveaux règlements influencent la capacité de la population à vendre des grains en fonction des faits qui ont été présentés.

M. Quelch:

D. A quel organisme la responsabilité incombe-t-elle en fait—à la Commission du blé ou à la Commission des grains?—R. Pour ce qui est de la licence, la responsabilité incombe à la Commission des grains.

D. Ainsi, si vous le désirez, vous pourriez autoriser un espace supplémentaire?—R. Exactement.

D. Du fait qu'apparemment on n'acceptera pas plus de 7 boisseaux par acre au 31 juillet,—je ne veux pas être péremptoire à ce sujet,—et du fait qu'apparemment il y aura une belle récolte dans l'Ouest, il se produira en automne une très forte demande pour l'entreposage dans les élévateurs. La même pression se produira donc si la récolte est aussi bonne l'automne prochain que l'automne passé afin de mettre des grains supplémentaires dans des élévateurs de quelque genre ou dans des entrepôts; et si les localités ont assez d'esprit d'entreprise pour faire affaires avec quelque agence locale de grains telle qu'un pool du blé ou autre compagnie, afin de construire un espace et de le leur louer, j'aurais cru que la Commission des grains aurait été toute disposée à leur accorder une licence, à condition qu'il s'agisse d'entrepôts satisfaisants. Pourquoi décourager les entreprises de ce genre? Je crois que vous devriez les encourager. D'un autre côté, l'idée va se répandre parmi les cultivateurs que si vous diminuez les entrepôts, c'est que le gouvernement a modifié sa ligne de conduite à l'égard des droits d'entreposage. Plus vous acceptez des entreposages, plus le gouvernement aura à débourser, et l'idée va se répandre à l'étranger que le gouvernement hésite à payer plus pour les entreposages. C'est ce qui se produira.

Le très hon. M. HOWE: Nous ne diminuons pas le nombre d'entrepôts. Personne ne peut prévoir ce que sera cette récolte. En certains endroits, elle est prometteuse; en d'autres, elle l'est moins. Si nous utilisons trop d'entrepôts éloignés de l'emplacement, il pourrait être difficile de trouver le blé au moment où nous en avons urgemment besoin.

M. ARGUE: A mon avis, la coutume suivie au cours des dernières années, accordant une licence à ces patinoires locales pour l'entreposage des grains, est des plus heureuses pour ce qui concerne l'entreposage supplémentaire.

Le très hon. M. HOWE: Nous n'annulons aucun accord qui a été conclu, mais je crois qu'il serait coûteux pour les villes si on les encourageait à construire des patinoires destinées à emmagasiner des grains. Il doit exister d'autres raisons pour ces constructions.

M. Argue:

D. Je ne crois pas qu'il existe une ville, une localité ou autre qui entreprenne la construction d'une patinoire avant d'obtenir un contrat d'une compagnie d'élévateurs et à moins d'être raisonnablement sûre qu'après la construction de la

patinoire les grains y seront entreposés. Je ne crois pas qu'aucune compagnie d'élévateurs accorde de contrat à moins d'être raisonnablement sûre de profiter des installations d'entreposage en temps voulu. Mais je voudrais souligner ceci: il y a eu au cours des années, indépendamment des patinoires, un très fort accroissement des installations d'entreposage, dont un grand nombre consistait en des annexes permanentes possédées par les compagnies d'élévateurs; celles-ci ont réalisé de gros profits en percevant les droits d'entreposage. Les producteurs, surtout l'année passée, lorsqu'ils ont lu dans le rapport annuel que les droits d'entreposage et de transport s'élevaient à plus de 16 cents par boisseau, ont protesté à propos des droits élevés que percevaient les compagnies d'élévateurs. Depuis lors, le gouvernement a présenté un bill prévoyant les droits d'entreposage pour une certaine quantité de grains, mais je crois qu'il est bien meilleur pour la localité de pouvoir construire une patinoire de sorte que, quand la période d'encombrement est passée, les enfants de cette localité puissent employer la patinoire à des buts récréatifs. Cela n'accroît pas le coût de l'emmagasinage. Cela signifie simplement qu'une partie du droit d'entreposage,—d'ordinaire plus de la moitié,—sera versée à la communauté pour une entreprise facilitant les installations de récréation. Cela vaut bien mieux que de multiplier les annexes, et si la ligne de conduite de la Commission du blé est la suivante: "Nous ne nous déciderons pas aujourd'hui; nous attendrons, et si la situation exige des entrepôts supplémentaires, nous considérerons favorablement ce genre d'emmagasinage", dans ce cas, je n'ai pas à me plaindre; mais il s'agit d'un changement radical de ligne de conduite, c'est-à-dire que si l'entrepôt supplémentaire devant être construit à l'avenir est construit sur l'emplacement par des compagnies d'élévateurs qui percevront tous les droits d'entreposage sans que la localité en profite, alors je crois que c'est faire erreur. J'espère que, s'il existe un surplus cet automne, cette ligne de conduite sera suivie une fois de plus, car je crois que c'est l'une des meilleures qui aient été adoptées pour l'entreposage des grains.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il de l'opposition à cette rubrique?

(Adopté.)

Le PRÉSIDENT: Et l'appendice C, qui est similaire, va ensemble.

M. Nicholson:

D. J'ai devant les yeux le rapport du syndicat des cultivateurs sur ce cas Blakey. D'après les témoignages, il appert que M. Blakey, cultivateur du district de Nipawin (Sask.), a vendu à M. Dan Lefebvre 1,095½ boisseaux de blé de semence Thatcher enregistré, au prix de $1.37 le boisseau. M. Lefebvre aurait été autorisé par la Commission des grains comme vendeur de grains à Nipawin et dans le district, et un dépôt a été retenu par la Commission en vertu de la loi canadienne sur les grains, paragraphe 79, alinéa 3. Plus tard, M. Lefebvre a vendu le blé à *James Richardson and Company* de Winnipeg, qui, à son tour, a payé à M. Lefebvre pour cette transaction. Apparemment, M. Lefebvre s'est enfui du pays et l'affaire est restée sur le dos du cultivateur.

Il semble que M. Lefebvre avait loué une pépinière de la *McCabe Grain Company* et il existe une nombreuse correspondance à cet égard. Voici ce que je trouve au 29 janvier 1955:

> Avis a été donné à la Commission des grains à Winnipeg qui a maintenant, nous croyons savoir, informé nos mandants, que, du fait que cette transaction stipulait expressément qu'il s'agissait de grains de semence, et que ni la formule 9 ni la formule 10 de l'acte d'achat des marchands de grains, tel que spécifiée à la loi canadienne sur les grains, n'ont été utilisées, le ministère de la Justice a décidé que Lefebvre n'était pas autorisé par la Commission au moment de ces achats. La Commission des grains a donc retiré sa réclamation relative au dépôt de Lefebvre et nous ne sommes en mesure de faire rien d'autre en la matière.

Je lirai ensuite la correspondance du sous-ministre de l'Agriculture de la Saskatchewan. De son côté, il a été apparemment en contact avec les sous-ministres de l'Alberta et du Manitoba, et ils déclarent:

> Nous estimons qu'une législation provinciale exigeant des licences et contrats des marchands de semences qui sont associés à des travaux tels que ceux qui sont énumérés ci-dessus, serait au delà des pouvoirs de la province.
>
> Il serait désirable de renforcer les exigences quant aux licences et contrats de façon à protéger autant que possible les cultivateurs dans la vente des semences.

Ceci est à la dernière page du mémoire. Je lirai de nouveau ce dernier paragraphe:

> Il serait désirable de renforcer les exigences quant aux licences et contrats de façon à protéger autant que possible les cultivateurs dans la vente des semences. A l'heure actuelle, il semble que cela ne puisse être fait qu'en vertu de la loi canadienne sur les grains et la loi sur la Commission canadienne du blé; nous aimerions certes qu'une telle mesure soit prise. Nous croyons que la province aurait le droit de demander une licence et un dépôt à l'acheteur ambulant qui n'est pas au service d'usines ou de compagnies tombant sous la juridiction des deux lois mentionnées.

Du fait que cette lettre a été écrite le 13 mai de l'année dernière et bien qu'apparemment il n'y ait pas beaucoup de cas impliqués, je crois que nous n'aimerions pas voir beaucoup de cultivateurs vendant des grains de semence à un acheteur qui possède un permis de la Commission mais qui ne fournit pas le genre requis de reçu. La plupart des cultivateurs ne sont pas très familiers avec le genre de règlements et du moment qu'ils obtiennent un reçu, ils n'ont pas le moyen de vérifier s'il est approuvé. Puisque les trois provinces des Prairies considèrent apparemment que cette question tombe sous la juridiction de la loi canadienne sur les grains, il me semble que nous devrions avoir quelque rapport de progrès indiquant que pareille chose ne se produira jamais. Si ce cultivateur ne peut recevoir satisfaction, il me semble que nous devrions avoir, sur l'état de la question, un rapport indiquant que quelque chose a été fait depuis lors.—R. Nous ne pouvons rien faire d'autre après l'envoi de cette lettre par le ministère de la Justice. Que voulez-vous que nous fassions? Voudriez-vous que nous disions au ministère de la Justice qu'il ne sait pas ce qu'il dit? C'est à peu près tout ce que nous pouvons faire.

D. Vous délivrez de permis?—R. Oui, mais elle n'a trait qu'aux grains définis dans la loi canadienne sur les grains. Les grains de semence n'y sont pas inclus.

D. Nous devrions être plus modérés et parler d'un ton moins cassant. Je crois que le témoin qui s'est occupé de cette affaire devrait être prêt à faire une recommandation. Si la loi actuelle ne le prévoit pas, il faudrait en adopter une, de façon que ceux qui ont simplement un permis soient astreints à une obligation appropriée afin que les cultivateurs qui leur livrent des grains de bonne foi aient l'occasion de prendre les mesures nécessaires et n'aient pas sur le dos une affaire de $1,000.—R. J'ai été peiné pour le cultivateur en question et j'ai regretté l'absence de quelque forme de protection, mais nous avons dû tenir compte de l'article 172 de la loi, dont la teneur suit:

> Nulle disposition de la présente loi n'est censée empêcher une personne de faire le commerce de grain non décrit par un nom de classe ou par renvoi à un échantillon choisi en vertu de règlements établis sous le régime de la présente loi, ou d'expédier du grain non ainsi décrit à un endroit quelconque du Canada.

D. Vous avez estimé que . . .—R. Cela figure à la loi.

D. Voilà pourquoi vous avez abandonné de ce cas particulier après vous y être engagé et avoir estimé que vous en aviez quelque responsabilité?—R. Nous n'en avons pas pris la responsabilité. Nous avons pensé que nous pourrions nous y engager et nous en avons été détournés.

D. Y a-t-il quelque raison s'opposant à un changement de la loi, de façon qu'il ne subsiste plus de doute à l'avenir?—R. Il faudrait que vous le demandiez au ministère de la Justice.

D. Je croyais que la Commission des grains était l'agence gouvernementale appropriée pour traiter de ce problème, et lorsqu'il s'agit d'un cas où un cultivateur a une affaire de $1,000 qui lui reste sur le dos, à la lumière de cette expérience et vu le cas présenté aux sous-ministres des trois provinces . . .—R. Ils n'étaient pas tous pareils, n'est-ce pas?

D. Nous n'avons pas ici les pièces à conviction. Si, selon vos renseignements, une loi a été adoptée . . .—R. Une loi a été adoptée dans quelques provinces et je n'ai pas ici les renseignements, mais si vous le désirez je les obtiendrai pour vous. Mais pour ce qui est de la Commission des grains, elle administre la loi telle que celle-ci a été adoptée par le Parlement, et nous n'avons pas le droit de faire des suggestions au gouvernement, même pour des questions de ce genre, alors que la loi stipule expressément que rien n'empêche une personne de vendre ou d'acheter des grains de semence.

D. Le sous-ministre de l'Agriculture de la Saskatchewan déclare: "Il serait désirable de renforcer les exigences quant aux permis et contrats de façon à protéger autant que possible les cultivateurs dans la vente des semences". Il me semble que la Commission des grains est l'agence gouvernementale appropriée pour le traitement de ces questions et pour faire des recommandations aux ministres responsables.—R. Nous avons entrepris cela et l'on nous a fait savoir que la question était strictement du ressort des provinces. Cette transaction s'est effectuée à l'intérieur de la province.

D. Pas nécessairement. Ces grains ont été expédiés de Nipawin à Winnipeg. La transaction était interprovinciale.—R. Je parle de la transaction intervenue entre le cultivateur et l'acheteur, c'est-à-dire entre Lefebvre et Blakey. C'est à son sujet qu'une plainte s'est élevée. Il n'y a pas eu de plainte à l'égard de la transaction entre Lefebvre et Richardson.

Le président:

D. La plainte a été faite dans la province?—R. Bien sûr.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il de l'opposition à cette rubrique?
(Adopté.)

Le PRÉSIDENT: Commissaires adjoints, au bas de la page 8?

Le TÉMOIN: Il s'agit simplement ici du fait que M. Joseph Hetland a été nommé commissaire adjoint. Sa juridiction s'étend à la moitié nord de la province et son bureau principal est à Saskatoon. Le commissaire adjoint Allan G. McLean est en charge du restant de la province, avec bureau principal à Regina. Ces deux messieurs ont abattu beaucoup de besogne, et de l'excellente besogne.

M. Johnson (Kindersley):

D. M. Hetland faisait-il partie de la Commission, à quelque titre que ce soit, avant sa nomination au poste de commissaire adjoint? Je demande cela en toute bonne foi. J'ai entendu parler de Joe Hetland, sans savoir de qui il s'agissait. Quelles étaient ses qualifications?—R. Il a été acheteur de grain pendant des années et il a siégé à notre Comité.

M. ARGUE: Il était membre du bon parti.

Le PRÉSIDENT: Personne n'est opposé à cette rubrique?
(Adopté.)

"Poursuites", page 9.

Le TÉMOIN: Il ne s'agit que de statistiques.

M. Argue:

D. Pouvez-vous nous parler de ces poursuites?—R. La principale a trait au fait que nous avons été accablés de demandes de wagons quand nous avons permis le transport de grain humide. Pendant des années, les compagnies d'élévateurs ont agi de façon fort peu scrupuleuses. Elles n'expédiaient qu'une certaine quantité de grain et employaient des permis sur les grains humides comme excuse pour obtenir un wagon; nous avons décidé de mettre fin à cela; nous avons averti les compagnies que, sous peine d'amende, elles ne devaient pas expédier le grain sec lorsqu'elles recevaient la permission d'expédier le grain humide. Elles ne nous ont pas cru, et ont subi une amende. Je crois que la situation a été redressée.

D. Quelles étaient les autres?—R. Plusieurs avaient trait au chargement illégal des wagons, par l'emploi d'un nom incorrect sur le livret de commandes de wagons; une autre avait trait à l'emploi incorrect des tables de tolérances par diminution de poids. Nous avons étudié très soigneusement la question de la tolérance et en fait nous faisons maintenant noter par tous les commissaires adjoints sur leurs rapports, quand ils inspectent l'élévateur, qu'ils ont tenu compte de la tolérance et que les billets ont été émis de façon appropriée.

D. Ces choses sont-elles expliquées à l'appendice?—R. Non, pas en ce qui concerne les poursuites.

D. Pouvez-vous nous communiquer la liste des personnes et des compagnies en cause et le montant de l'amende dans chaque cas?—R. Oui, mais je ne crois pas que cela vous plaira. Je ne crois pas que cela serve à quelque chose. Je suis tout prêt à communiquer cela au Comité.

M. MANG: On pourrait l'utiliser dans les régions rurales.

Le PRÉSIDENT: Je me demande si la chose est vraiment à conseiller.

M. Argue:

D. Je veux bien me laisser convaincre, mais je ne vois rien de mal à cela. Ces renseignements ne sont-ils pas publics en tout cas?—R. Ils ne sont donnés ici que de cette façon. Nous ne nommons en aucune façon les gens en cause.

D. Il y avait quelquefois des audiences publiques?—R. Cela n'était pas une audience publique. C'était une affaire entre la Commission et la compagnie qui a utilisé des wagons de façon inappropriée.

D. Qui a mal utilisé les wagons que vous leur aviez donnés pour expédier des grains avariés, les employant au chargement de grains en bon état?—R. Ils fraudaient sur les wagons qui leur avaient été fournis.

M. JOHNSON (Kindersley): Peu m'importe que cela soit publié ou non, mais je crois que le fait même que vous imposiez une amende indique que vous avez voulu les punir; or, cette punition infligée à une compagnie d'élévateurs ne peut consister plus qu'en publiant le fait qu'ils ont commis un délit et qu'ils ont subi une amende.

M. Blackmore:

D. Cela constitue-t-il une peine trop forte?

Le très hon. M. HOWE: Oui, cela constitue une double sanction.

Le PRÉSIDENT: Je suggérerais que nous nous en tenions là pour mieux examiner la question. Je voudrais y réfléchir.

Le TÉMOIN: Je n'ai pas d'objection à ce que quiconque parmi vous ait une liste, mais je crois bien qu'il ne faut pas qu'elle soit versée au compte-rendu.

Le PRÉSIDENT: Il n'y a pas d'opposition à cette rubrique?

(Adopté.)

"Déficits et excédents des élévateurs de campagne", page 9.

Le TÉMOIN: Des explications figurent ici à ce sujet et nous avons ici un tableau si vous avez quelque question à poser. M. Baxter pourra y répondre.

Le PRÉSIDENT: Les déficits et excédents figurent à la page 52.

M. Johnson (Kindersley):

D. Quel temps s'est écoulé en moyenne avant que vous ne puissiez peser le contenu des 1,257 élévateurs? N'était-il pas pesé chaque année?—R. Cela a pris de un à trois ans.

D. Ainsi donc il serait très difficile d'estimer les excédents dans l'un ou l'autre élévateur?—R. On pourrait difficilement le faire.

M. Argue:

D. Quel était le nombre total de boisseaux pour les déficits et les excédents respectivement?—R. M. Baxter vous répondra.

M. BAXTER: Voici le nombre de boisseaux bruts par grains individuels: 218,272 pour le blé; 100,362 pour l'avoine; 52,302 pour l'orge; pénurie de 239 boisseaux de seigle; excédent de 4,685 boisseaux de lin; total général de 375,382 boisseaux, avec l'ajustement pour les déficits, ce qui représente .04 p. 100 de leurs manutentions.

M. ARGUE: Cela est le chiffre net. Vous avez soustrait les déficits nets des excédents globaux?

M. BAXTER: C'est un chiffre brut net.

M. ARGUE: De sorte que pour les excédents, de façon générale, il y aurait en jeu quelque $375,000.

M. BAXTER: Il y avait 375,000 boisseaux, comprenant 100,000 d'avoine coûtant moins de $1 par boisseau.

M. ARGUE: 218,000 boisseaux de blé?

M. BAXTER: Oui, et approximativement 52,000 d'orge.

M. ARGUE: Il y aurait donc certainement plus de $300,000?

M. BAXTER: Oui.

M. ARGUE: D'après votre connaissance des opérations des élévateurs ruraux, diriez-vous que la plupart de ces excédents sont dus au fait que le cultivateur disposait de trop ou de trop peu de grains?

M. BAXTER: Il s'agit de chiffres bruts et non nets. Cela n'a rien à voir avec l'emmagasinage.

M. ARGUE: Cela ne serait-il pas dû souvent au fait qu'on a mal pesé les céréales du cultivateur?

M. MILNER: Cette marge d'erreur n'est que 4/100 de 1 p. 100. Pour ce qui est des excédents bruts, nous allons nous attaquer à eux dans les élévateurs ruraux, mais je ne crois pas que les choses s'amélioreront beaucoup. Voici un graphique datant de quelques années; je crois que les membres peuvent le voir. Les excédents figurent en rouge et les chiffres bruts en bleu; nous avons maintenu la marge à 4/100 de 1 p. 100. Je ne pense vraiment pas que les élévateurs ruraux peuvent peser mieux que ça; je ne crois pas que quiconque parmi vous pourrait réduire cette marge d'erreur s'il disposait d'une balance. Cela me paraît remarquable. Nous n'allons pas nous en tenir là et nous continuerons à surveiller ces agents, mais je ne crois pas qu'on puisse les faire peser beaucoup mieux que cela.

M. Argue:

D. Pouvez-vous nous donner les chiffres correspondants de chaque année, pour les cinq ou six dernières années?—R. Oui, je les ai là.

M. BAXTER: En pourcentages ou par boisseau?

M. ARGUE: En pourcentages. Vous avez les chiffres de six années?

Le TÉMOIN: Ces chiffres portent sur toutes les céréales. Pour 1954-1955, ils étaient de .04 p. 100; pour 1953-1954, .02 p. 100; pour 1952-1953, .04 p. 100; pour 1951-1952, .04 p. 100; pour 1950-1951, .06 p. 100. Est-ce suffisant?

M. Argue:

D. Encore deux autres années, s'il vous plaît.—R. Pour 1949-1950, .04 p. 100.

D. Et pour 1948-1949?—R. C'est le pourcentage que je ne voulais pas vous communiquer: .003 p. 100. Je voulais m'arrêter avant cela. Les pourcentages antérieurs étaient de .16 p. 100, .26 p. 100 et .47 p. 100, de sorte qu'il y a eu beaucoup d'amélioration.

M. Quelch:

D. Monsieur Milner, je conviens qu'on ne peut éviter les surplus, à moins de les abaisser jusqu'à ce qu'une perte se produise; mais du fait qu'ils agissent comme agents de la Commission du blé, les surplus ne devraient-ils pas retourner à cette Commission?—R. Je crois que les compagnies y consentiraient, si la Commission du blé les garantissait contre les déficits.

D. S'il y avait plus de pertes que de surplus, ce serait le cas contraire: aucun surplus ne figurerait en solde. Est-ce le solde entre les surplus et les pertes?—R. Oui.

D. Le solde devrait être retourné; les surplus devraient compenser les déficits et ce qui resterait devrait être remis à la Commission du blé.—R. C'est à cette Commission à en décider. Tout ce qu'elle aurait à faire, ce serait de déclarer qu'elle ne voulait pas l'acheter, et les compagnies de grains ne pourraient faire autre chose que le lui vendre:

Le PRÉSIDENT: La rubrique est-elle adoptée?

M. Argue:

D. Monsieur Milner, pouvez-vous remonter à quelques années en arrière et nous communiquer le nombre d'élévateurs mentionnant des excédents de plus de .5 p. 100?—R. Je puis vous obtenir ce renseignement; je ne le possède pas en ce moment mais je vous le communiquerai demain. Cela vous va-t-il?

M. Quelch:

D. Je me demande si le ministre peut répondre à cette question. Vu que les élévateurs agissent comme agents de la Commission du blé pour l'achat de cette céréale, tous excédents nets devraient être retournés à cette Commission, n'est-ce pas?

Le très hon. M. HOWE: Dans ce cas, vous devriez ajouter que l'élévateur devrait être remboursé pour tout déficit net.

M. Quelch:

D. Cela serait parfait, car dans ce cas, si l'on remontait en arrière, de combien d'années faudrait-il remonter avant de découvrir une perte nette? Y a-t-il jamais eu pareille perte?—R. Vous employez le mot "nette" comme différence entre les déficits et les excédents collectivement.

D. Oui.—R. Ne nous embrouillons pas dans les expressions d'excédents "nets" et "bruts". Je crois qu'au cours des dix ou quinze dernières années, il y a toujours eu des excédents bruts; disons-le; mais quant aux excédents nets, que l'acheteur a achetés d'autres sources et qu'il a remis à la Commission du blé—il s'agit évidemment de chiffres nets.

Le très hon. M. HOWE: A propos des têtes de ligne, je ne me souviens pas très bien de la loi, mais une allocation est octroyée pour ce qui est appelé "perte invisible". Je crois que seuls les surplus qui excèdent un certain pourcentage sont remis au gouvernement.

Le TÉMOIN: Cela est bien établi dans la loi.

M. QUELCH: Pourquoi ne pas suivre la même ligne de conduite à l'égard des élévateurs ruraux?

Le très hon. M. HOWE: S'il en était ainsi, il n'y aurait plus dans ce cas aucune transaction. Le propriétaire de l'élévateur enjoint à son personnel de ne pas permettre les pénuries; celui qui laisse se produire une pénurie sérieuse est renvoyé. Si le gouvernement devait compenser les pénuries, leur nombre pourrait augmenter.

Le TÉMOIN: C'est un chiffre très précis.

Le PRÉSIDENT: La rubrique est-elle adoptée?

M. Argue:

D. Pouvez-vous me dire ce qui arrive dans le cas d'une compagnie d'élévateurs?—R. Je ne puis que vous dire ce qui est arrivé dans mon ancienne compagnie. Si nous avions à peser le contenu d'un certain nombre d'élévateurs, nous avions un second acheteur ou un aide, et ils surveillaient ensemble la pesée, sans que l'agent intervienne. Dans la grande majorité des cas, le surintendant ambulant et l'agent pèsent ensemble le contenu de l'élévateur; à la suite de cela, ils envoient les chiffres au bureau principal, lequel compile le rapport de pesée de la station.

D. Il me semble que dans ces cas si importants et mettant en jeu tant de biens, il vaudrait mieux qu'un représentant de la Commission s'en occupe.—R. Avec 5,000 élévateurs ruraux?

D. Il y a beaucoup de grain en jeu, appartenant au cultivateur. Je ne sais comment agissent les personnes en charge des élévateurs, mais je suppose qu'elles ne sont pas différentes des autres peronnes. Or, nous savons bien qu'une certaine proportion de gens, dans quelque occupation que ce soit, ne fournissent pas toujours des rapports très précis; et je suis certain que les gens s'occupant de grains sont aussi honnêtes et respectables que les personnes de tout autre métier. Mais lorsqu'il s'agit de peser 100,000 boisseaux que peut renfermer un élévateur rural . . .—R. D'un point de vue pratique, je crois que la meilleure protection est la suivante: le surintendant devrait procéder à la pesée avec l'agent lui-même. D'après ma propre expérience, je connais bien peu d'agents qui tenaient leurs livres de façon à connaître exactement la situation de leur élévateur; et certaines compagnies d'élévateurs ne communiquent même pas à leurs agents le poids des chargements de leurs wagons; du moins, ils ne leur fournissaient pas ce renseignement s'ils ne le demandaient pas. Ainsi, l'agent de l'élévateur ne savait pas ce que seraient les quantités et les poids, et le surintendant ne pouvait certainement pas le dire; et ces documents sont traités au bureau principal de la compagnie où ils sont inclus aux livres, chiffres d'achats et d'expéditions, et un rapport complet est rédigé, constituant le rapport séparé de cette station particulière. Ainsi, les préposés à la pesée n'ont aucune idée de ce qu'ils font d'autre que de peser le grain; ils n'ont aucune idée de ce que sera le résultat final.

M. Mang:

D. Imposez-vous une amende si un individu est pris en flagrant délit? Apparemment, la question mène à cela. L'individu serait-il renvoyé?—R. Je crois que la compagnie renverrait certainement toute personne trouvée malhonnête de quelque façon que ce soit. C'est ce que je ferais si elle était à mon service.

M. Argue:

D. Allez-vous me dire que tous les élévateurs manquent de données à l'intention des préposés au pesage du grain, données qui leur permettent de connaître le résultat final de leurs opérations?—R. Non. Je dirais que pour 95 p. 100 d'entre eux, d'un point de vue pratique, ils sont dans l'ignorance. Ils envoient les chiffres au bureau principal et le rapport est compilé là.

M. Charlton:

D. Le témoin peut-il expliquer le déficit extrême apparent qui sévit dans les élévateurs de l'Est, comme cela est mentionné aux pages 52, 53 et 54?—R. Je crois que vous me devancez. Je n'ai pas d'objection à ce que vous adoptiez cet ordre, mais vous traitez du chapitre des élévateurs de l'Est.

D. Entendu.

M. Smith (Battle-River-Camrose):

D. Avez-vous dit que 95 p. 100 des préposés des élévateurs locaux ne savent pas la quantité de grain qu'ils ont entreposée et la quantité qu'ils ont expédiée?—R. A moins qu'ils ne tiennent eux-mêmes les livres, ce que bien peu font.

D. Je connais un préposé qui gardait une copie du nombre de boisseaux expédiés dans chaque wagon, ainsi que de l'emmagasinage etc.—R. Vous voulez dire le poids à la sortie?

D. Oui, et le poids à l'entrée.—R. Quelques-uns le font, mais la grande majorité des agents ne se soucient pas du rendement net de leurs wagons. Ils croient qu'en fin de compte leur affaire les maintiendra en activité, et évidemment tous se plaignent du fait qu'ils doivent retirer trois ou quatre boisseaux de chaque wagon, ce qui est normal dans notre travail; mais ils disent: "J'en ai tant mis ici!", et ils envoient cela au bureau principal et ça finit ainsi.

D. Ils ne savent rien de ce qui est arrivé?—R. Non, mais ils savent qu'ils en entendront parler s'il y a quelque trouble à cet égard.

Le PRÉSIDENT: La rubrique est adoptée.

"Wagons supplémentaires", page 10.

Le TÉMOIN: Je crois que nous en avons discuté.

Le PRÉSIDENT: Précisément.

M. Argue:

D. Pouvez-vous obtenir pour le Comité des renseignements relatifs au montant des grains avariés par rapport à la manutention ou en fonction de tout autre facteur, là où il s'agissait d'annexes comparativement aux élévateurs réguliers?—R. Je crois que cela est très difficile à obtenir.

D. Pourriez-vous consulter vos rapports à cet égard?—R. Je verrai si je puis obtenir quelque chose.

D. En tant que profane, il me semble que la majeure partie des grains avariés le sont dans les annexes.—R. C'est exact.

D. Et je voudrais obtenir quelques chiffres indiquant quel prix le métier paie en général en fait de grains avariés dans nos présentes annexes.—R. Je tâcherai d'obtenir quelques renseignements pour vous.

M. Smith (Battle-River-Camrose):

D. Je voudrais poser une question au chapitre des wagons supplémentaires. Qu'arriverait-il si, mettons, le pool du blé de l'Alberta passait un contrat avec un comité local pour entreposer 250,000 boisseaux dans une patinoire et que, mai ou juin arrivé, cet édifice n'est pas construit et il n'y a pas de place pour les 250,000 boisseaux?—Qu'arriverait-il aux cultivateurs de cette région? Leur contingentement serait-il augmenté au-dessus de 250,000 de façon qu'ils puissent écouler leur blé par le truchement de l'élévateur?—R. Cela est entièrement du ressort de la Commission du blé. Voudriez-vous savoir ce que je pense à cet égard?

D. Oui.—R. Je crois que la Commission du blé augmenterait le contingentement en cet endroit s'il y a de l'espace disponible, de façon que ces installations puissent être utilisées.

Le PRÉSIDENT: La rubrique est adoptée.

"Règlements et ordonnances".

M. Johnson (Kindersley):

D. Au sommet de la page 11, s'agit-il de l'ordonnance dont nous parlons à l'égard des patinoires etc.? Il se lit ainsi:

> Par arrêté no 1—1955-1956, en date du 30 septembre 1955, la Commission a suspendu jusqu'à nouvel ordre mais pas plus tard qu'au 31 juillet 1956, la disposition no 23 des règlements de la Commission, stipulant que tous les grains reçus aux fins d'entreposage à tout élévateur rural autorisé devront être entreposés dans l'édifice ou les édifices décrits dans la demande d'autorisation, et non autrement.

—R. Non, cela s'est produit de cette façon: nos règlements stipulent que les grains ne peuvent être entreposés que dans des locaux autorisés; mais en certains cas, on a voulu effectuer des réparations aux annexes, et on retirait la moitié du grain pendant qu'on construisait un nouvel étage, puis on replaçait le grain retiré et l'on ôtait l'autre moitié pour procéder de même. Nous avons autorisé cela de façon que les annexes puissent être réparées. Tel en était uniquement le but.

M. Nicholson:

D. Savez-vous quel est le nombre total de patinoires utilisées pour l'entreposage?—R. Je puis vous obtenir ce renseignement.

D. Avez-vous quelque observation à formuler à l'égard des grains qui sont retirés des patinoires? Vous n'en avez pas utilisé l'année dernière? Pendant combien d'années n'avez-vous pas utilisé de patinoires?—R. Pendant les cinq ou six dernières années, je pense. A un moment donné, nous employions beaucoup de patinoires.

M. Argue:

D. De vieux bâtiments?—R. Quelques-uns étaient vieux.

D. Et quelques nouveaux bâtiments?—R. De nouvelles patinoires ont été construites cette année.

D. Et il existait quelques édifices?—R. Oui, on avait procédé à quelques aménagements dans les années précédentes.

M. Nicholson:

D. Quelle a été votre expérience à l'égard de l'entreposage dans les vieilles patinoires?—R. Pour les nouvelles patinoires, celles qui ont été construites au cours des deux ou trois dernières années, je dirais que notre expérience a été aussi satisfaisante que pour n'importe quelle annexe.

D. Quelle était la quantité maximum entreposée dans une patinoire?—R. Jusqu'à 225,000 boisseaux dans certaines. Si vous le désirez, je puis vous fournir les chiffres; aimeriez-vous connaître le plus élevé?—R. Oui, si cela ne vous dérange pas.

M. Pommer:

D. Ces annexes existent surtout dans la Saskatchewan et l'Alberta, n'est-ce pas?—R. Oui, et nous n'en avons pas beaucoup dans le Manitoba.

M. Nicholson:

D. Vous utilisez quelques hangars de l'armée de l'air?—R. D'après la statistique, 325,000 boisseaux étaient entreposés dans des hangars.

Le PRÉSIDENT: La rubrique est adoptée.

D. A l'égard du règlement no 7, nous sommes tous heureux que la Commission ait adopté cette disposition qui assure des normes bien supérieures pour les sassements des provendes no 1. Je me demande quel succès a obtenu cette nouvelle variété sur le marché.—R. Un grand succès. M. Dollery peut vous fournir les pourcentages de grains concassés de cette variété qui ont été écoulés durant cette période.

M. A. F. Dollery (*inspecteur en chef des grains, Commission des grains*): J'ai un dossier très volumineux. Je citerai quelques chiffres au hasard. Cela vous ira-t-il?

M. ARGUE: Parfaitement.

M. DOLLERY: J'ai les chiffres des cargaisons et aussi ceux des chargements des wagons.

Le TÉMOIN: Je crois que ce sont les chargements qui vous intéressent, ceux qui sont destinés au marché intérieur?

M. ARGUE: Oui.

Le TÉMOIN: Le reste va au marché américain; je ne pense pas qu'il vous intéresse.

M. DOLLERY: Je citerai quelques chiffres au hasard: 74 p. 100 de grains concassés; 55 p. 100; 52 p. 100; 70 p. 100; 65 p. 100; 36 p. 100; vous voyez que dans ce dernier cas c'était au-dessous de la moyenne; mais en général, la proportion va de 50 à 75 p. 100.

M. ARGUE: Pourquoi les compagnies d'élévateurs fournissent-elles des normes plus élevées que celles qui sont exigées? Est-ce une question de commodité?

M. DOLLERY: Vous vous souvenez que l'an dernier, quand nous avons discuté ce sujet, la nouvelle disposition est entrée en vigueur le 1er août, soit après que M. Milner et moi ayons eu une entrevue avec les opérateurs des têtes de ligne. Et vous vous souvenez également que quelques sassements de no 1 ont été vers l'est, à Kenilworth (Ont.) avec 95 p. 100 de sarrasin sauvage. Ils avaient parfaitement raison de les classifier en vertu des règlements en vigueur. A cette époque, nous avons jugé bon d'attirer l'attention des opérateurs des têtes de ligne à cet égard; ils ont parfaitement collaboré et voici le résultat.

M. ARGUE: Que leur avez-vous dit?

M. DOLLERY: M. Milner pourra peut-être vous communiquer ce qu'il leur a dit.

Le TÉMOIN: C'était un langage antiparlementaire! J'ai simplement souligné que leurs méthodes nuisaient à leur entreprise et que s'ils ne les changeaient pas nous modifierions les règlements. J'ai ajouté: "Nous ne voulons pas les modifier au milieu de l'année; pensez-y donc et discutez-en, puis téléphonez-moi pour me dire ce que vous êtes disposé à faire". Et ils m'ont promis que 35 p. 100 des grains concassés seraient sassés.

M. Argue:

D. Quand cela s'est-il produit?—R. Je ne m'en souviens pas, mais je sais qu'un après-midi je leur ai dit: "Je veux que vous examiniez cette question". Ces céréales étaient bien qualifiées comme provendes sassées no 1, et nous en avons discuté, mais elles n'étaient pas du genre voulu dans l'est. J'ai donc convoqué les opérateurs des terminus pour le lendemain à 10 heures du matin, et à 11 heures l'ordre était pris pour augmenter la quantité; ainsi, comme vous le voyez, l'affaire a été traitée de la façon la plus expéditive.

D. A quelle époque approximative de l'année cela se passait? A quel mois?

M. DOLLERY: En mai, si j'ai bonne mémoire. L'ordonnance a été appliquée immédiatement, mais n'est entré en vigueur officiellement, selon les règlements de la Commission, qu'au 1er août.

Le TÉMOIN: C'était peu après la réunion de l'an dernier du Comité, dont je ne me souviens pas la date.

M. Argue:

D. Il est peut-être opportun de déclarer que le Comité, il me semble, est très heureux du changement qui a été effectué. Cela, je crois, profitera aux producteurs de grain et maintiendra le bon renom des céréales de l'ouest, tout en aidant les acheteurs de l'est: nous ne voulons pas qu'ils achètent le genre de grains décrits au Comité l'an dernier.

Le PRÉSIDENT: La rubrique est adoptée.

Le TÉMOIN: Cela était malheureux, comme l'a relevé M. Dollery; c'était en accord avec la loi mais le sarrasin sassé provenait du lin, et il a été expédié selon les dispositions de la loi.

Le PRÉSIDENT: La rubrique est adoptée.

Page 12, "Inspection des grains".

M. JOHNSON (*Kindersley*): Et le Comité des étalons des grains, page 11?

Le PRÉSIDENT: Oh oui, excusez-moi.

M. Johnson (Kindersley):

D. Quel est au juste le rôle de ce comité?—R. Je demanderai à M. Dollery de répondre à cette question. Ce comité, nommé en vertu de la loi, se compose des membres dont la liste figure au dos.

Le PRÉSIDENT: De quelle page s'agit-il, monsieur Johnson?

M. TUCKER: Page 18, au dos.

Le TÉMOIN: Oui, c'est bien cela. Vous verrez qu'il y a quatre représentants des cultivateurs dans l'Alberta; cinq dans la Saskatchewan; trois dans le Manitoba; un en Colombie-Britannique, ainsi qu'un représentant de la division des produits de culture, ministère de l'Agriculture. Ainsi que les personnes figurant au sommet de la page.

M. JOHNSON (*Kindersley*): Quelles sont leurs fonctions et que font-elles?

M. DOLLERY: En vertu de l'article 25 de la loi sur les grains du Canada . . . Je vais procéder à la lecture de cet article:

> (1) La Commission doit, avant le 1er juillet de chaque année, faire constituer un Comité des étalons des grains de l'Ouest et un Comité des étalons des grains de l'Est (ci-après désignés "Comité de l'Ouest" et "Comité de l'Est"), lesquels Comités ont respectivement juridiction sur le choix et l'établissement des échantillons-types qui doivent servir pendant la campagne agricole commençant le 1er août suivant, relativement au classement des grains de l'Ouest et des autres grains.

Et il va ainsi avec les membres du Comité de l'Ouest que M. Milner vient de mentionner clairement; le 1er août, je commencerai à préparer un rapport sur les conditions de la récolte. Il y a toujours des dégâts, de quelque sorte que ce soit, dans chaque récolte. Dans ma longue expérience de près de 46 ans, je n'ai jamais vu deux récoltes identiques.

J'estime le montant des dégâts de ces récoltes et je collabore avec M. Anderson. Ces dégâts peuvent être dus à la larve de taupin, à la rouille etc. Je recueille des échantillons et les soumets à M. Anderson pour des épreuves de mouture et de cuisson, pour que je puisse me rendre compte des causes de détérioration.

Après cela, je recueille des échantillons dans toutes les parties des provinces de l'Ouest. Les syndicats de placement et les autres organisations de céréales collaborent parfaitement avec moi par l'entremise de leurs agents; et lorsque les instructions d'expédition de la Commission du blé sont si strictes, ils m'envoient des échantillons de tous les points ruraux que j'ai mentionnés; et ces sacs de deux boisseaux sont mis ensemble dans le bureau d'inspection, et les grains qui y sont renfermés sont nettoyés sur le sas; nous procédons à des épreuves sur leur teneur en protéine et nous déterminons la variété qui sera adoptée comme étalon; les grains sont mélangés selon leur variété pour la réunion du Comité.

Je prépare les étalons que je crois convenables pour cette année et le Comité les accepte ou les rejette. Telle est, en gros, la ligne de conduite que nous suivons.

M. JOHNSON (*Kindersley*): Voilà l'explication que je désirais. Je sais que pour la récolte 1954, les cultivateurs qui ont livré en automne ont reçu du no 3,

alors que l'année suivante c'était du no 4, et ils se sont demandés la raison de ce changement. D'après votre explication, cela était dû à certaines améliorations ou à d'autres facteurs.

M. DOLLERY: La définition n'a pas changé.

M. JOHNSON (*Kindersley*): Mais ils recevaient une variété différente.

M. DOLLERY: Cela est bien possible, car des dégâts ont pu se produire pendant l'entreposage.

M. JOHNSON (*Kindersley*): Mais ils vendaient le même blé d'une année à l'autre.

M. DOLLERY: Je voudrais examiner les échantillons. Mais notre définition est la même. Il n'y a que les variétés commerciales qui aient changé.

Le TÉMOIN: Nos variétés réglementaires ne s'en trouvent pas modifiées.

M. JOHNSON (*Kindersley*): Si vous avez le blé no 2, il faut que cela continue à perpétuité.

Le TÉMOIN: Exactement.

M. Quelch:

D. N'avez-vous pas élevé légèrement les étalons au cours des dernières années?—R. Non.

M. DOLLERY: Non. L'étalon n'est pas augmenté. Jusqu'à ce que la loi sur les grains du Canada soit modifiée et que la définition soit changée, je n'ose pas élever les étalons, mais j'essaie toujours de garder la meilleure qualité pour les exportations outre-mer.

M. GOUR (*Russell*): Bien sûr!

M. DOLLERY: Si nous relâchions notre vigilance sur les étalons et la qualité, je ne sais ce que la Commission du blé pourrait faire pour le vendre.

M. QUELCH: Qu'en est-il pour le blé garnet?

M. DOLLERY: C'est une variété réglementaire.

M. QUELCH: Vous ne pouvez le classer au-dessus du no 3.

M. DOLLERY: No 1 cw, no 2 cw, no 3 cw; et il existe une variété commerciale no 4.

M. QUELCH: Et le blé Red Bobs, fait-il encore partie du no 3?

M. DOLLERY: Oui.

M. JOHNSON (*Kindersley*): Si un échantillon soumis à votre inspection est classé no 3, cela veut-il dire que dans les années suivantes il sera classé de la même façon?

M. DOLLERY: Pas toujours, il peut subir quelque dégât entretemps, être infecté ou fermenté.

M. JOHNSON (*Kindersley*): Oui, mais à part ces cas?

M. DOLLERY: Si le grain n'a subi aucun dommage, il doit être classifié de la même façon que l'année suivante.

M. QUELCH: Quand vous recevez un échantillon, savez-vous d'où il provient?

M. DOLLERY: Nos inspecteurs ne connaissent pas le lieu d'origine.

M. QUELCH: N'existe-t-il pas une division par zones?

M. DOLLERY: Non.

M. QUELCH: N'en existait-il pas une par le passé?

M. NICHOLSON: On cultive en ce moment un bien plus fort acréage en graines de colza. Y a-t-il une recommandation tendant à prendre en considération les graines de colza?

M. DOLLERY: Nous avons toujours classé ces graines; c'est ce que nous appelons des graines commerciales. Au moment du classement, la loi a mentionné une seule variété de graine de colza, la variété "Canada". En ce moment, il y en a deux: la variété "Canada" et la variété "Etalon".

Le PRÉSIDENT: La rubrique est adoptée.

M. Argue:

D. Pouvez-vous expliquer la différence entre les provendes extra no 2 et les provendes d'orge no 2?—R. Ces dernières ont été établies en août dernier comme variété commerciale pour définir l'inclusion volontaire d'autres céréales et également lorsqu'il y a une proportion de 1 p. 100 de grains fermentés. Cela était mentionné, je crois, dans le rapport de l'année dernière. Nous en avons discuté pendant trois ans, au sein du comité de l'Ouest, au cours des réunions sur les étalons; nous sommes finalement arrivés à la conclusion que l'établissement de cette variété supplémentaire profiterait aux cultivateurs. Nous avons reçu beaucoup de wagons d'orge portant des grains fermentés, et ils ont été automatiquement classés comme orge de provende no 2. Mais le comité de l'Ouest a jugé bon d'établir une variété "extra" pour le cas d'une proportion de 1 p. 100 de grains fermentés; évidemment, le prix en serait un peu plus élevé pour le cultivateur.

M. ARGUE: Quelle quantité de blé peut figurer dans cet orge classifié?

M. DOLLERY: Jusqu'à 8 p. 100.

M. ARGUE: Et dans l'orge de provende ordinaire no 2?

M. DOLLERY: 10 p. 100 au maximum, y compris la folle avoine.

M. ARGUE: Et la variété "extra" n'a rien à voir avec la quantité plus forte de blé qui y a été délibérément incorporée?

M. DOLLERY: Non. Mais, vous voyez, la variété réglementaire de la provende no 1 n'en comporte que 4 p. 100; ainsi, si vous y mettez 5 p. 100, cela devient automatiquement du no 2; et si vous avez la variété commerciale supplémentaire du no 2, ça passerait à une classe supérieure.

M. ARGUE: Et si la proportion de blé est supérieure à 10 p. 100?

M. DOLLERY: Cela passerait au no 3.

M. ARGUE: Est-ce la nouvelle variété?

M. DOLLERY: Non, c'est une variété réglementaire.

M. ARGUE: Quelle est la quantité maximum de blé pouvant être incluse dans cette variété?

Le TÉMOIN: Dans la provende no 3?

M. DOLLERY: La mémoire me fait défaut en ce moment, et je devrais vérifier certains chiffres; la proportion est de 20 p. 100 pour le no 3.

M. ARGUE: Depuis quand l'étalon de cette variété est-il en vigueur? Ma mémoire n'est pas très bonne non plus; mais je puis me souvenir d'une discussion à ce propos au sein du Comité.

M. DOLLERY: Cela s'est passé en 1930.

M. ARGUE: Il y a quelques années, la proportion pouvait dépasser 20 p. 100, lorsqu'il s'agissait de grains dits "mélangés" contenant une quantité appréciable de blé; l'automne précédent, il y en avait eu beaucoup à cause de la gelée et du mauvais temps.

M. DOLLERY: Plus de 20 p. 100 comprendrait encore des grains mélangés, du no 3, de l'orge, d'autres céréales et/ou de la folle avoine.

M. ARGUE: Ainsi la quantité maximum de blé pouvant être incluse dans cette variété n'a pas été modifiée?

M. DOLLERY: Non.

Le PRÉSIDENT: La rubrique est adoptée.

"Inspection des grains", page 12.

M. ARGUE: Où est le tableau?

Le PRÉSIDENT: A la page 12.

Le TÉMOIN: Page 33, monsieur Argue; et de la page 26 à la page 33.

M. QUELCH: La décision finale indiquant que l'orge est satisfaisant ou non est-elle prise par vos services ou par la brasserie?

M. DOLLERY: Ce sujet est complexe et je ne veux pas m'y attarder. Les nouvelles variétés d'orge sont autorisées après la réunion du comité de recherches sur les grains, qui se tient en février. Les membres du comité viennent de tout le Canada, et l'orge peut n'être autorisé que comme provende, ou pour le maltage.

Cette année, deux variétés ont été autorisées et le permis entrera en vigueur le 1er août. L'une des variétés est le Parkland, égale au OAC-21 et de première qualité; l'autre est l'Herta, orge à deux rangs originaire de Suède, autorisé seulement comme provende no 1. Elle ressemble beaucoup à l'ancienne variété Sanala, avec une fente très prononcée.

Le TÉMOIN: Telle était la question de M. Quelch: nous ne mentionnons pas sur le certificat d'inspection si l'orge convient au maltage. Nous lui donnons simplement le nom prévu dans la loi; les malteurs ont à leur service des techniciens qui prélèvent et inspectent les échantillons à leur arrivée et décident des variétés dont ils ont besoin: il peut s'agir de la provende no 1 ou du 3 CW à six rangées.

M. Quelch:

D. Cela peut dépendre des dégâts?—R. C'est exact; ils l'examinent.

D. Je sais que l'année dernière une variété a été autorisée. Apparemment, on avait autorisé le cultivateur à vendre environ 1,000 boisseaux de plus; mais la brasserie les avait refusés, et entretemps le cultivateur avait perdu son quota.—R. Parfois, l'échantillon expédié en tant qu'orge de maltage est différent du contenu du wagon. Nous avons eu quelques cas pareils, mais pas beaucoup.

Le PRÉSIDENT: La rubrique est adoptée.

M. ARGUE: Avez-vous trouvé, dans les étalons de 1955, une proportion relativement bonne de protéine?

M. DOLLERY: Je dirais, avant de vous répondre, que notre classification n'a rien à voir avec la teneur en protéine; mais les étalons des échantillons que je soumets à M. Anderson pour des analyses en protéine lui donnent une idée de la qualité de cette variété dans l'Ouest. A ma connaissance, la teneur en protéine du blé manitobain était l'année passée la plus élevée que nous ayons eue pendant des années; mais le blé de Saskatchewan avait une teneur légèrement moindre que la moyenne. Evidemment, dans une même province, la teneur en protéine varie toujours d'une région à l'autre.

Une VOIX: A cause du temps.

M. DOLLERY: Exactement.

Le TÉMOIN: Vous trouverez cela à la page 55 du rapport de M. Anderson.

M. Argue:

D. Quel genre de temps favorise une forte teneur en protéine pour le blé?—R. Un temps chaud et sec.

D. Pendant toute la croissance de la plante ou seulement à certaines périodes?

M. DOLLERY: Vous vous souviendrez, monsieur le président, que pendant les années de rouille, certains blés, bien que rabougris, contenaient 20 p. 100 de protéine; mais dans une année pluvieuse la teneur en protéine est très faible. Je dirais donc que le temps est un élément important à cet égard.

M. ARGUE: Des cultivateurs m'ont dit,—et je me demande si c'est vrai.—que, pourvu qu'il fasse sec dans les débuts, mettons pendant les six ou sept premières semaines de croissance, les pluies subséquentes ne changent guère la teneur en protéine.

M. DOLLERY: D'après moi, c'est tout le contraire. La baie se forme au cours de la période dite "stade lacté", et je crois que si des pluies trop abondantes tombent en ce moment, la teneur en protéine s'en trouverait diminuée.

M. NICHOLSON: Je crois savoir que l'an dernier des échantillons de blés allemand et anglais ont été très appréciés à Chicago; je me demande si l'on a procédé à des épreuves de cuisson pour ce blé dur venant de l'étranger.

M. DOLLERY: Cela est du ressort de M. Anderson. Je ne puis en parler.

La rubrique est adoptée.

Le PRÉSIDENT: Laboratoire de recherches sur les grains. L'appendice H, à la page 55, a trait à cela.

M. ARGUE: Avez-vous pu collaborer de quelque façon que ce soit avec la Commission du blé à l'égard du problème qu'ils ont mentionné hier, c'est-à-dire l'influence de la couleur de l'orge canadien sur les ventes au Japon?

M. DOLLERY: Je ne sais si je dois parler de cette question.

Le TÉMOIN: Vous le pouvez, car on en discutait hier. Il s'agit du genre de grain d'orge; certains exportateurs préfèrent une certaine variété produisant des flocons bien blancs, encore plus blancs lorsqu'ils sont perlés.

M. POMMER: L'orge Parkland tombe-t-il dans cette catégorie?

M. DOLLERY: Non, je crois que le Parkland n'est que de l'orge de maltage. J'ai été intéressé par les observations qu'a faites hier M. McIvor à ce sujet. Les trois délégations japonaises sont restées longtemps avec moi au service d'inspection pour examiner les échantillons; leur conservation indiquait qu'ils appréciaient beaucoup l'orge Hanchen, qui est blanc et peut être perlé aisément, ainsi que le Newall. L'ennui est que, là où il existe un système de contingentements, un cultivateur peut produire de l'orge de très bonne qualité mais quand il veut l'écouler l'agent le place dans un coffre où il se mélange probablement à de l'orge dite "Bleue".

Le TÉMOIN: Je crois que selon vous, monsieur Argue, il faudrait entreprendre quelque travail éducatif pour produire le genre d'orge satisfaisant pour ce marché et pour préserver son identité.

M. ARGUE: Je ne sais s'il s'agit d'éducation; peut-être s'agit-il de recherches.

M. DOLLERY: Je crois qu'on pourrait s'y entreprendre avec la variété d'orge dont nous disposons.

M. ARGUE: Nous devrions donc avoir pour objectif de renseigner à cet égard les producteurs. Je pense que les deux variétés d'orge que vous avez mentionnées comprennent le Hanchen.

M. DOLLERY: Oui, le Hanchen est une très bonne qualité d'orge.

M. QUELCH: Ce qu'il faudrait, c'est de convaincre assez de cultivateurs d'un district donné d'en entreprendre la culture, de façon qu'il y en ait assez pour remplir un coffre.

M. DOLLERY: Si nous y réussissions, ça en vaudrait la peine.

M. BLACKMORE: Je crois donc comprendre que les facteurs climatériques ne sont pas prohibitifs?

M. DOLLERY: Je ne le crois pas . . . non. Beaucoup de Newall est cultivé dans les trois provinces. Le Hanchen se cultive davantage dans votre district de Lethbridge et dans la région environnante.

La rubrique est adoptée.

Le PRÉSIDENT: Pesée des grains. Nous ferions bien d'étudier en même temps l'appendice F à la page 37.

M. Johnson (Kindersley):

D. Cette question n'a pas trait exactement au même sujet, mais je voudrais savoir l'étendue des recherches que la Commission des grains a effectuées pour la conversion de l'unité de boisseau en unité de 100 livres.—R. Notre statisticien vous en parlera. Nous étudions en ce moment cette question particulière.

M. BAXTER: Il n'y a rien de nouveau à cela. On s'en est occupé pendant un bon nombre d'années et je crois que pratiquement tous les organismes ruraux ont, à un moment ou à un autre, favorisé cette proposition, mais on s'en est plus ou moins tenu là. Je crois que récemment, surtout du fait de l' "automatisation" des bureaux des grandes compagnies de céréales, en particulier les compagnies de répartition, on s'est de plus en plus préoccupé de la question. Cela se produit tant au Canada qu'aux Etats-Unis; en fait, à partir de ce mois, un comité spécial de la production et de l'écoulement, dépendant du ministère américain de l'Agriculture, étudiera la question. Comme il a été déclaré, ils rencontreront probablement plus de difficultés là-bas, car ils ont diverses lois locales à l'égard des poids et de la mise en coffres, ce qui peut causer des ennuis . . .

Le problème n'est pas aussi complexe au Canada car, en vertu de la loi sur les poids et mesures, la seule unité de base est la livre. Pour ce qui est de la loi sur les grains du Canada, le quintal ou poids de 100 livres est la seconde unité spécifiée, de sorte que nous avons vraiment ici une base. A la suite de ce mouvement d'opinion et de la pression exercée par les divers organismes, nous avons examiné ce problème et les mesures que nécessiterait pareil changement, s'il était désirable. Du point de vue commercial, le changement est fort désirable. Je crois que j'ai compté, dans un district, 13 calculs de reconversion, depuis la livraison d'un boisseau de grain à l'élévateur rural jusqu'à son arrivée sur le marché domestique ou d'exportation; le boisseau devait être converti en livres pour calculer le poids pour le transport et autres fins; puis, il fallait reconvertir en boisseaux. On perd beaucoup de temps de cette façon. Une autre pression croissante provient des marchands de provendes et des nourrisseurs eux-mêmes. Ils doivent convertir leurs boisseaux en tonnes pour comparer les prix des divers dosages de provendes et de mélanges qu'ils utilisent. En fait, je crois que l'intérêt soulevé par cette question au Canada rend très désirable son étude par quelque organisme, pour en examiner le pour et le contre. La Commission a envisagé cela et compte constituer un comité de travail par le truchement duquel il serait possible d'obtenir l'opinion des diverses personnes et organisations intéressées. Franchement, je serais personnellement très heureux de connaître l'opinion des principaux organismes agricoles.

M. JOHNSON (Kindersley): Quel serait l'avantage pour les producteurs si l'on adoptait l'unité de 100 livres au lieu du boisseau?

M. QUELCH: Il s'agirait de tonne courte et non de tonne forte.

M. BAXTER: Oui, la tonne de 2,000 livres. Pour ce qui est du producteur, je ne vois pas comment il en profiterait beaucoup, sauf en qualité de consommateur. Il en bénéficierait s'il était nourrisseur en même temps. Du point de vue du producteur, il n'y a pas de profit direct, jusqu'au moment où il bénéficie indirectement des frais administratifs réduits à l'égard de la manutention des grains.

M. NICHOLSON: Quelle proportion de nos acheteurs d'outre-mer utilise le système métrique?

M. BAXTER: La Grande-Bretagne utilise comme base les 100 livres anglaises et aussi le boisseau ; L'Europe continentale emploie évidemment le système métrique. On a envisagé d'adopter ce système mais cela révolutionnerait tous nos poids et mesures; tout devrait être modifié au pays. Le commerce du grain peut adopter maintenant les q.v. sans modifier le reste des poids et mesures.

M. NICHOLSON: Les Nations Unies ont-elles pris des mesures pour l'adoption d'un système métrique uniforme à travers le pays?

M. BAXTER: Je n'ai pas de renseignements à ce sujet.

La rubrique est adoptée.

Le PRÉSIDENT: Elévateurs de l'Est. Pouvons-nous étudier l'appendice G aux pages 49 et 53? Y a-t-il des questions?

La rubrique est adoptée.

Plaintes à l'égard des élévateurs terminus et de l'Est.

Le TÉMOIN: Cela a trait aux plaintes que nous avons reçues à l'égard de la manutention des grains. Vous remarquerez que la plupart d'entre elles ont trait aux poids déficitaires de l'autre côté, et je crois que 50 p. 100 de ceux-là consistaient en cargaisons déchargées à deux ports là-bas. Il n'y a vraiment rien à dire à ce sujet. Vous voyez que généralement aucune raison de désaccord n'a été trouvée. Cela n'a rien d'anormal; ça arrive tous les ans.

La rubrique est adoptée.

Plaintes à l'égard des exportations.

Le TÉMOIN: Ici également c'est presque la même chose.

La rubrique est adoptée.

Statistique, et appendice G à la page 40 donnant les détails.

La rubrique est adoptée.

Programme d'information.

Le TÉMOIN: Je n'ai rien à dire à ce sujet sauf que dans l'Ouest nous avons projeté ce film décrivant le traitement du grain en vertu des dispositions de la loi sur les grains du Canada. Il a été très bien accueilli partout au pays et nous avons reçu de nombreux commentaires élogieux.

M. Argue:

D. Quelle est la longueur du film?—R. Vingt-deux minutes.

La rubrique est adoptée.

Elévateurs du gouvernement canadien.

La rubrique est adoptée.

Prix du transport par voie lacustre.

M. Argue:

D. Y a-t-il des changements dans ces prix?—R. Pas à l'égard des chiffres que nous avons ici. Cependant, je crois que nous recevrons bientôt une demande d'augmentation des prix de transport; j'en ai le pressentiment.

D. Qui fixe ces prix?—R. La Commission des grains établit le prix maximum en vertu de la loi sur les tarifs de transport intérieur par eau.

D. L'établissement de ces taux ne dépend-elle pas de la Commission des transports?—R. Non.

D. N'avez-vous pas reçu une demande?—R. Non, mais je sais que j'en recevrai une bientôt.

D. Que demande-t-on?—R. Je n'en suis pas sûr, mais on va dire que, du fait de l'accroissement des frais d'opération, surtout dans le cas des vaisseaux traversant les canaux, nous devrions accorder une augmentation.

M. Quelch:

D. Les tarifs ont-ils été modifiés en 1954?—R. Non.

D. Il est dit à l'alinéa *b*), à l'égard des grains chargés en décembre . . . oh, je vois.—R. Il s'agit de l'assurance du vaisseau.

D. Quels étaient les tarifs du transport lacustre il y a dix ans? En d'autres termes, de combien ont-ils augmenté depuis la guerre?—R. Cela serait depuis 1946. Cette année-là, ils étaient de 10 cents, en 1949 de 12½ cents, et en 1951 de 16 cents.

D. Et quant aux autres?—R. Ceux-ci étaient les tarifs moyens exigés. Quant aux tarifs en vigueur à l'époque, les prix maxima étaient de 10 cents en 1947, 12½ cents en 1948, 1949 et 1950, et 16 cents en 1951 comme je vous l'ai dit.

D. Et ils se sont maintenus à ce niveau depuis lors?—R. Oui, ce sont les tarifs maxima. L'an dernier, comme vous le savez, beaucoup de grain a été transporté au tarif moyen de 14.4 et 14.5 par boisseau.

D. J'ai demandé à M. McIvor si l'augmentation générale de sept pour cent sur les tarifs de transport, qu'a appliquée la Commission des transports, avait eu un effet quelconque sur les opérations de la Commission du blé. Cela influencerait-il les prix?—R. Oui, pour ce qui est du transport jusqu'à Montréal.

D. De sorte que tout accroissement de prix dans ce transport particulier serait payé par le producteur?—R. Oui, peut-on dire. Je crois que cela s'applique aux grains depuis leur expédition jusqu'à leur arrivée au port. On peut dire que c'est payé par le producteur. On pourrait en discuter pour certaines phases du transport, mais les faits sont là.

D. Je crois que ce serait un fait si les tarifs de transport lacustre augmentaient au Canada et qu'il n'y avait pas d'augmentations comparables sur une base de concurrence.—R. C'est exact.

D. Je crois savoir que nous avons traité cette année plus de 500 millions de boisseaux de grains. Vous avez cela dans votre rapport. J'essaie simplement d'obtenir un chiffre. Cela serait, évidemment, la quantité totale de grains. Pouvez-vous me dire quelle était à peu près la quantité de grains transportée à ces tarifs?—R. Lorsqu'ils allaient aux portes de la baie d'Hudson ou à Montréal?

D. Ce que j'essaie de savoir, c'est les frais que pourrait causer au producteur un accroissement des tarifs de transport lacustre. Je ne vous demande pas de me dire ce que serait cet accroissement; mais si, par exemple, il était de deux cents par boisseau, quels seraient les frais?—R. L'accroissement s'appliquerait à tous les grains expédiés par voie d'eau de Fort-William. Puis-je vous donner ces chiffres demain?

D. Fort bien.—R. Permettez-moi de devancer votre question. La Commission n'accordera une augmentation qu'après un examen approfondi de la situation. En vertu de la loi sur les tarifs de transport intérieur par eau, nous sommes tenus de prendre en considération les tarifs en vigueur entre des distances analogues dans les ports américains et entre un port canadien et un port américain, ainsi que d'autres tarifs en vigueur et des tarifs s'appliquant à d'autres marchandises. Si les tarifs de transport des minerais augmentaient considérablement, nous devrions envisager très sérieusement l'augmentation des tarifs de transport du grain; ou si les tarifs de transport américains entre des ports analogues s'accroissaient, nous devrions réexaminer nos propres tarifs. C'est ce que la loi exige de nous.

D. Je suis heureux que M. Milner nous assure qu'il va étudier attentivement la question. J'espère qu'il sera de bonne humeur lorsque la demande sera faite, car les sept p. 100 qui sont déjà entrés en vigueur avec l'annonce d'une nouvelle augmentation de quelque importance constituent déjà un sérieux inconvénient pour l'économie des Prairies.—R. Je m'en rends compte.

D. Et si à cette charge on en ajoute une autre en majorant les tarifs de transport du grain par voie lacustre, il sera difficile aux habitants des Prairies de le supporter, car le prix de leurs produits ne hausse pas.—R. Je vous assure que notre Commission s'en rend fort bien compte.

M. Nicholson:

D. Avant que nous terminions, je me demande si M. Milner peut nous donner des renseignements sur le prix de transport des grains par boisseau, disons depuis Churchill jusqu'à Liverpool, comparativement au prix depuis Churchill jusqu'à Fort-William.—R. M. McIvor ne vous a-t-il pas communiqué ces chiffres?

D. Il nous a donné les prix de vente en divers points. Je sais qu'ils varient d'une année à l'autre. Avez-vous des chiffres indiquant le prix par boisseau?—R. Notre statisticien vous les donnera.

M. BAXTER: Je les ai pour les ports de l'Atlantique et du Pacifique mais non pour Churchill. Juste avant de partir, j'ai eu une discussion avec M. McNeil de la route de la baie d'Hudson, et il est en train de compiler certains chiffres que je puis vous envoyer dès que je les recevrai. Ce sont les chiffres dont il a dressé la liste depuis des années, à l'égard des tarifs à partir de Churchill.

M. NICHOLSON: Pouvez vous nous communiquer les chiffres que vous possédez?

M. BAXTER: Ils représentent le prix de transport depuis le centre du pays, disons par exemple Scott (Sask.) jusqu'à la côte Est et la côte Ouest. Nous avons choisi cette localité parce qu'il s'agit là de 22 cents par 100 points. Je citerai d'abord les chiffres des ports du St-Laurent. Pour 1955, 55½ cents; pour 1954, 58.5 cents; pour 1953, 58.5 cents; pour 1952, 60.3 cents; la moyenne depuis 1946 jusqu'à 1950 a été de 60.3 cents. Cela depuis les ports du Saint-Laurent.

Sur la même base, pour les expéditions par la côte pacifique: 1955, 68.8 cents; 1954, 53.5 cents; 1953, 49.96 cents; 1952, 65.6 cents; moyenne de 1946 à 1950, 72.9 cents.

M. NICHOLSON: Cela est depuis Scott (Sask.) jusqu'à Liverpool?

M. BAXTER: Oui.

M. NICHOLSON: Et quant au transport ici, utilise-t-on les tarifs de Churchill? Ne recueille-t-on pas ces renseignements?

Le TÉMOIN: Je les obtiendrai pour vous demain. Pour ce qui est du transport de Scott (Sask.) à Liverpool, via Churchill.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il de l'opposition à la rubrique?

(La rubrique est adoptée.)

Loi sur l'assistance agricole aux Prairies?

(La rubrique est adoptée.)

Organisation et personnel?

(La rubrique est adoptée.)

Dépenses et revenus?

(La rubrique est adoptée.)

Il y a ensuite divers appendices. Nous avons traité des appendices A, B, C, D, E, F, G et H. Maintenant, à la page 59, l'appendice I. Il n'y a pas d'opposition?

(Adopté.)

Appendice J.

(Adopté.)

L'appendice K est-il adopté?

(Adopté.)

Cela termine le rapport. Si le Comité le veut bien, nous nous réunirons demain matin à . . . La Chambre se réunit demain à 11 heures, car c'est vendredi; nous pourrions donc nous réunir à 10 heures ou à 11 h. 30. Qu'en décide le Comité? Onze heures et demie, dans la même salle; nous débuterons avec le commissaire des transports.

M. BAXTER: Monsieur le président, j'ai le nombre d'élévateurs ayant eu des surplus de plus de .5 p. 100 pendant plusieurs années. En 1954-1955, il y en avait 75; et les années précédentes, 110, 115, 163 et 78 respectivement.

M. ARGUE: Fort bien.

Le PRÉSIDENT: La séance est ajournée jusqu'à demain matin à 11 heures et demie dans la même salle.

(La séance est levée.)

CHAMBRE DES COMMUNES

Troisième session de la vingt-deuxième Législature
1956

COMITÉ PERMANENT

DE

L'Agriculture et de la Colonisation

Président : M. RENÉ-N. JUTRAS

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 8

Rapport de la Commission des grains du Canada pour l'année 1955

SÉANCES DES VENDREDI 6 JUILLET ET LUNDI 9 JUILLET 1956

TÉMOINS :

De la Commission des grains du Canada : M. R. W. Milner, commissaire et régisseur des transports ; M. E. E. Baxter, statisticien en chef.

EDMOND CLOUTIER, C.M.G., O.A., D.S.P.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTROLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1956

COMITÉ PERMANENT

DE

L'AGRICULTURE ET DE LA COLONISATION

Président : M. René-N. Jutras,

et Messieurs

Anderson
Argue
Batten
Blackmore
Boucher (*Châteauguay-Huntingdon-Laprairie*)
Bruneau
Bryce
Cardiff
Charlton
Clark
Decore
Demers
Deslières
Diefenbaker
Dinsdale
Fontaine
Forgie
Gingras
Gour (*Russell*)
Harkness
Harrison
Huffman
James
Johnson (*Kindersley*)
Kickham
Kirk (*Antigonish-Guysborough*)
Laflamme
Leboe
Légaré
Lusby
MacKenzie
MacLean
Mang
Massé
Matheson
McBain
McCubbin
McCullough (*Moose-Mountain*)
Ménard
Michaud
Montgomery
Murphy (*Westmorland*)
Nicholson
Perron
Pommer
Proudfoot
Purdy
Quelch
Roberge
Robinson (*Bruce*)
Schneider
Smith (*Battle River-Camrose*)
Stanton
Thatcher
Tucker
Villeneuve
Weselak
White (*Middlesex-Est*)
White (*Waterloo-Sud*)—60.

Secrétaire du Comité:

E. W. INNES.

PROCÈS-VERBAUX

VENDREDI 6 juillet 1956.
(13)

Le Comité de l'agriculture et de la colonisation se réunit à 10 heures et demie du matin sous la présidence de M. René-N. Jutras.

Présents : MM. Anderson, Argue, Blackmore, Bryce, Cardiff, Charlton, Deslières, Fontaine, Gour (*Russell*), James, Johnson (*Kindersley*), Jutras, Légaré, Mang, McCullough (*Moose-Mountain*), Montgomery, Nicholson, Pommer, Purdy, Quelch, Roberge, Schneider, Smith (*Battle River-Camrose*), Stanton, Tucker, Weselak, White (*Middlesex-Est*).

Aussi présents: Le très hon. C. D. Howe, ministre du Commerce et, de la *Commission canadienne des grains*, M. R. W. Milner, commissaire et régisseur des transports, ainsi que M. E. E. Baxter, statisticien en chef.

Le régisseur des transports fait un exposé touchant le mouvement des grains et d'autres marchandises au cours de l'année écoulée, puis il est interrogé à ce sujet.

A une heure 5 minutes de l'après-midi, la séance est suspendue jusqu'à 3 heures.

REPRISE DE LA SÉANCE

La séance est reprise à 3 heures de l'après-midi sous la présidence de M. René-N. Jutras.

Présents: MM. Anderson, Argue, Blackmore, Bryce, Cardiff, Charlton, Deslières, Gour *(Russell)*, Harrison, Johnson *(Kindersley)*, Légaré, MacKenzie, Mang, Matheson, McCullough *(Moose-Mountain)*, Nicholson, Pommer, Purdy, Quelch, Roberge, Robinson *(Bruce)*, Schneider, Smith *(Battle River-Camrose)*, Stanton, Tucker, Weselak et White *(Middlesex-Est)*.

Aussi présents: Les mêmes qu'à la séance du matin.

Le Comité continue l'étude de l'activité du régisseur des transports, particulièrement en ce qui concerne le mouvement des grains.

M. Milner est interrogé et fournit de nouveaux renseignements au Comité.

Le Comité remercie M. Milner de son assistance et de sa coopération et on lui permet de se retirer.

A 5 heures et demie le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

LUNDI 9 juillet 1956.
(15)

Le Comité permanent de l'agriculture et de la colonisation se réunit à 11 heures du matin sous la présidence de M. René-N. Jutras.

Présents: MM. Anderson, Argue, Blackmore, Bryce, Charlton, Deslières, Gour (*Russell*), Harkness, Huffman, Johnson (*Kindersley*), Jutras, Laflamme, MacKenzie, Mang, Masse, McCubbin, McCullough (*Moose Mountain*), Ménard Nicholson, Pommer, Purdy, Quelch, Roberge, Schneider, Smith (*Battle River-Camrose*), Tucker, Weselak et White (*Middlesex-Est*).

Le Comité continue l'examen du rapport annuel de la Commission des grains, portant une attention particulière à la répartition des wagons.

M. Argue propose, avec l'appui de M. Johnson (*Kindersley*):

Que le Comité demande au président du Pacifique-Canadien, M. Crump, ou à un représentant désigné par lui, de paraître devant le Comité.

La motion est adoptée par le vote suivant:

Pour: MM. Argue, Blackmore, Bryce, Charlton, Harkness, Johnson (*Kindersley*), Mang, McCullough (*Moose-Mountain*), Nicholson, Pommer, Quelch, Smith, (*Battle River-Camrose*), Tucker et Weselak—14.

Contre: MM. Anderson, Deslières, Gour (*Russell*), Huffman, Laflamme, MacKenzie, Masse, McCubbin, Ménard, Purdy, Roberge et Schneider—12.

Il est décidé—Que le régisseur des transports et la Commission canadienne du blé soient informés qu'ils pourront avoir des représentants présents quand la Compagnie du Pacifique-Canadien sera entendue.

A midi 55 minutes, le Comité s'ajourne jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le secrétaire du Comité,

E. W. INNES.

TÉMOIGNAGES

VENDREDI 6 juillet 1956.
11 heures 30 du matin.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, la séance est ouverte.

Le régisseur des transports est ici ce matin. Je crois que M. Milner va d'abord faire un exposé, après quoi le Comité sera libre de l'interroger. J'invite immédiatement M. Milner.

M. R.W. Milner, commissaire de la Commission des grains et régisseur des transports, est appelé:

Le TÉMOIN: Merci, monsieur le président. Je suis enchanté d'avoir l'occasion de paraître devant le Comité à titre de régisseur des transports. Je n'ai rien préparé dont je puisse vous donner lecture, mais je suis heureux qu'il me soit donné de vous parler de la situation qui existait cette année dans le domaine des transports.

Au Canada, il y a quatre grands débouchés pour le blé. Je parlerai d'abord des points d'expédition d'où partent les plus petites quantités de grain, puis de ceux d'où partent les plus grandes quantités.

Je commence par le port de Churchill. Au cours de l'année écoulée, nous avons expédié plus de grain de Churchill qu'en aucune autre saison précédente. La saison maritime a été difficile pourtant à Churchill, car dans une période de 25 jours, il n'y est arrivé que six navires. En d'autres mots, il n'arriva aucun vaisseau pendant 19 jours. Pareille concentration de navires dans ce port constitue un problème qu'il n'est pas possible de résoudre à cause du climat et pour d'autres raisons. Cependant, nous avons expédié de Churchill le plus grand nombre de boisseaux qui en fût sorti auparavant en une année.

A la fin de septembre, il nous restait encore sept navires à charger. Pour vous donner une idée du problème du transport, qu'il me suffise de vous dire que les navires devaient prendre quelque deux millions et demi de boisseaux et qu'il n'y avait alors à cette tête de ligne qu'environ un million de boisseaux. Il nous fallait faire transporter le grain tout près du port de Churchill et, de fait, toutes les voies de déchargement aux environs immédiats de Churchill étaient pleines de wagons. Nous avons réussi à les charger, mais il restait bien peu de temps à la fin.

En importance, la côte de l'Est est la deuxième voie de sortie pour le grain au Canada, les ports d'Halifax, de Saint-Jean-Ouest et de Saint-Jean-Est. De nouveau cette année, nous avons expédié plus de grain que jamais par ces ports de l'Atlantique, soit plus de 45 millions de boisseaux. Comme le savent un certain nombre de membres du Comité, ces expéditions furent effectuées en dépit de la pire température. Les chemins de fer n'avaient jamais rien vu de semblable depuis 30 ans, mais nous avons quand même réussi à expédier plus de grain que jamais par ces ports de l'Atlantique.

Je passe maintenant à Vancouver, c'est-à-dire aux expéditions de la côte du Pacifique, qui viennent ensuite par ordre d'importance.

Je vous fais distribuer certains documents que je mentionnerai au cours de mon exposé. Tout d'abord, permettez-moi de vous dire que nous avons surpassé le maximum précédemment atteint au cours du mois de juin sur la côte du

Pacifique. Il a été expédié de Vancouver 16,139,000 boisseaux de grain. Et même, les mois de mai et de juin ont apporté un nouveau sommet pour toute période de deux mois sur la côte du Pacifique.

Quand nous avons expédié de plus grandes quantités de grain que jamais par les trois voies de sortie que nous avons au Canada, il semble contradictoire de parler d'une pénurie de wagons.

Je parle maintenant du document que l'on est à distribuer. Il vous montre exactement ce qui s'est passé au port de Vancouver depuis le 1er août, c'est-à-dire depuis le début de la campagne agricole. Au 1er août, on estimait que les ventes de tout le mois au port de Vancouver seraient de 4,390,000. Nous avions en stock à Vancouver 9,600,000 boisseaux. Nous avions en outre à proximité du grain qui avait passé l'inspection, 2,311,000 boisseaux, ce qui nous donnait un total disponible de 11,911,000 boisseaux.

Au 1er septembre, on estimait que les ventes de tout le mois seraient de 2,353,000 boisseaux. J'aurais dû dire que, pendant le mois d'août, nous avons expédié 4,877 wagons, comme vous voyez dans la deuxième colonne. C'était plus qu'il n'en fallait pour les ventes prévues au cours du mois. Au 1er septembre, comme j'ai dit, on estimait que les ventes seraient de 2,353,000 boisseaux. Nous avions 10,700,000 boisseaux en stock. Nous avions en outre 2,475,000 boisseaux de grain qui avaient passé l'inspection, soit un total disponible de 13,175,000 pour satisfaire la demande de 2,353,000 boisseaux prévue pour l'exportation.

Je vous prie de ne pas oublier qu'il n'est pas bon d'avoir plus que 13 millions de boisseaux de grain emmagasinés à Vancouver.

Je crois que certains des changements apportés récemment par la Commission du blé dans notre estimation de l'espace sur lequel nous pouvons compter dans une saison indiquent que nous avons maintenant sur la côte du Pacifique, c'est-à-dire à Vancouver et à New-Westminster, un total de 13.3 millions de boisseaux au lieu des 16 millions sur lesquels nous comptions auparavant. Il a été démontré que, quand nous dépassons 13 millions, les déchargements diminuent et que les terminus ne peuvent pas donner un bon rendement. Gardez-le en mémoire et vous verrez bientôt ce que je veux dire. En octobre, on estimait que les ventes seraient de 2,762,000 boisseaux au cours du mois. Les stocks présents à ce moment à Vancouver étaient de 13 millions de boisseaux. En outre, 1,273,000 boisseaux avaient passé l'inspection, c'est-à-dire qu'ils avaient dépassé Calgary et Edmonton, soit un total de 14,273,000 boisseaux pour satisfaire une demande de 2,762,000 boisseaux pour l'exportation.

Le 1er novembre, si vous vous en souvenez, il y avait certaines ventes à exporter de Vancouver et on estimait que le total du mois serait de 6,541,000 boisseaux. Nous en avions 11,882,000 en stock, plus un petit lot qui avait passé l'inspection. A noter que nous en avons fait envoyer très peu par rail au cours du mois d'octobre parce qu'il y avait là de très gros stocks le 1er octobre. Le total du grain en stock ou ayant passé l'inspection était de 8,765,000 boisseaux, ce qui suffisait pour les ventes prévues, mais nous avons accéléré les chargements jusqu'à 6,354 wagons au cours de la période du 1er au 31 décembre.

Or, après la fin de l'année, les ventes du port de Vancouver pour l'étranger augmentèrent sensiblement et, au 1er janvier, l'estimation pour le mois était de 13,516,000 boisseaux. Nous avions 9,113,000 boisseaux en stock et 2,512,000 boisseaux qui avaient passé l'inspection et nous avons dirigé 8,455 wagons sur Vancouver au cours de ce mois-là. Ces 8,455 wagons étaient plus que suffisants pour les ventes prévues pendant tout le mois.

Le 1er février, on estimait que les ventes seraient encore de 13 millions environ. Nous avions 9,785,000 en stocks et 5 millions qui avaient passé l'inspection, soit un total de 14,791,000. Au cours de ce mois, nous avons expédié 6,046 wagons.

En mars, les ventes ont encore été très fortes, 14,900,000. Nous avions 13,066,000 en stock et je vous prie de ne pas oublier que c'est le plus que nous devrions jamais avoir à Vancouver. Nous avions 3,400,000 boisseaux qui avaient passé l'inspection, ce qui nous donnait en disponibilités un total de 16,466,000 boisseaux.

Avril affiche de fortes ventes, avec le report que mars laissa à cause de navires qui n'arrivèrent pas. Nous avions estimé que les ventes seraient de 15,967,000 boisseaux. Nous avions en stock 13,200,000 boisseaux, 1,647,000 boisseaux ayant passé l'inspection, soit un total de 14,847,000. Nous avons de nouveau accéléré les chargements à Vancouver, jusqu'au total de 7,676 wagons.

A noter qu'au 1er mai, le mois d'avril nous avait laissé un report à cause de navires non arrivés. Nous estimions que les ventes seraient de 17,150,000 boisseaux. Nous avions 14,556,000 boisseaux en stock et 4,181,000 ayant passé l'inspection, soit un total de 18,737,000 boisseaux. Au cours de ce mois, nous avons expédié 5,811 wagons.

Au 1er juin, les ventes étaient encore fortes. Nous estimions que les ventes seraient de 16,933,000 boisseaux et nous avions 13,707,000 boisseaux en stock, plus 3,400,000 ayant passé l'inspection, soit un total de 17,107,000 en regard des 16,933,000 à fournir, et du 1er au 14 juin, nous avons expédié environ 3,164 wagons.

Messieurs, je vous demande combien de wagons de plus auraient pu être expédiés ou de quelle façon le transport aurait pu être mieux agencé que cette feuille l'indique.

J'ai gardé pour la fin le mode de transport le plus important que possède le Canada pour exporter son grain, et c'est le transport par eau depuis la tête des Lacs. Or, comme vous le savez, l'exportation fut très mauvaise l'automne dernier. Tout le monde en a été désappointé. Quand arriva le 15 novembre, nos stocks étaient d'environ 59,300,000 boisseaux et Fort-William est le meilleur endroit pour garder des stocks que l'on veut vendre. Jusqu'à la clôture de la navigation et avant le chargement des navires utilisés pour entreposer du blé en hiver, nous avions surtout vendu de l'orge à malt, du blé Durum, du lin et des catégories spéciales de blé comme le no 5. Nous n'avions pas vendu beaucoup des autres catégories. Et même, du 1er novembre à la clôture, nous n'avons expédié que huit millions et demi de boisseaux de blé par le Saint-Laurent. Cela vous aide à comprendre qu'il nous fallait, comme M. McIvor vous l'a dit dans son témoignage, transporter le grain de façon qu'il pût accorder la préférence aux catégories qui se vendaient et que des navires attendaient dans les ports de mer. Quand arriva le 15 novembre, comme je l'ai dit, nos stocks étaient d'environ 60 millions. Ils étaient de 59,300,000 en moyenne.

Comme vous le savez, notre flotte des Grands lacs supérieurs peut porter 19 à 20 millions de boisseaux. Nous avons rempli tous les navires qui pouvaient être remplis. Tout ce que nous avions à l'est de Fort-William était plein et on ne pouvait pas expédier plus de grain de Fort-William qu'on en avait expédié à la fin de la navigation.

Quant aux stocks à la tête des Lacs à la fin de la navigation, ils étaient très bas. Il était à souhaiter et nécessaire qu'ils fussent très bas. C'était à souhaiter pour que la Commission du blé fût libre de choisir les catégories de grain à expédier pour remplir l'espace vide aux terminus de façon qu'il

soit rempli exactement des catégories qu'elle comptait pouvoir vendre à l'ouverture de la navigation. Il était nécessaire que les stocks fussent réduits aux terminus à cause d'une exigence de la loi et d'une modification qui fut adoptée par ce comité malgré les protestations de la Commission des grains, qui proposait à l'époque de laisser à la discrétion de la Commission les dates des inventaires par pesage aux élévateurs terminus. Le Comité insista et il fut prescrit que les stocks des élévateurs terminus seraient pesés tous les 22 mois. Cette année, nous nous sommes trouvés aux prises avec l'obligation de peser les stocks de beaucoup de terminus. Nous avons tout fait pour ne pas avoir à faire le pesage de plusieurs terminus à la fois mais il demeure que. sur 25 terminus à la tête des Lacs, il y en avait 16 dont nous devions peser les stocks à la fin de la navigation pour nous conformer à la loi.

Or, à la fin de la navigation, comme je l'ai dit, les stocks étaient réduits pour les raisons que j'ai mentionnées. Les Fêtes sont intervenues et il nous fallut terminer pendant la première partie de janvier le pesage de ces stocks dans les terminus.

Après les pesages, du début de janvier à la fin de février, nous avons transporté assez de grain aux terminus de la tête des Lacs pour qu'il s'y trouvât un total de 63,400,000 boisseaux le 29 février. Cette quantité est reconnue par les autorités comme étant à peu près celle que doivent contenir les terminus et les élévateurs à la tête des Lacs. Cependant, ces stocks furent accrus par la suite et ils dépassaient les 72 millions avant l'ouverture de la navigation.

M. Argue :

D. Tout du grain ? — R. Tout du grain. Je vous assure que ces 72 millions constituaient le maximum que nous pouvions faire entrer dans les terminus en dépit de tous les chiffres différents qu'on a pu vous citer. C'était tout ce que nous pouvions faire entrer dans les terminus, avec les différentes catégories, les criblures, les avoines fourragères mixtes et l'affreux mélange de variétés que nous avons eu dans les terminus cette année. Je ne perdrai pas de temps avec les déchargements aux terminus, qui ont diminué, mais je les discuterai avec vous plus tard si vous voulez m'interroger à ce sujet. Mais à la fin de février, nous avions ces 63,400,000 boisseaux aux terminus et il en résulta que chaque wagon arrivant à Fort-William, à la tête des Lacs, après le 1er février attendait quinze jours et demi pour être déchargé.

Or, je soutiens, messieurs, qu'il n'était pas raisonnable et qu'il ne serait pas raisonnable de demander aux chemins de fer de remplir un wagon, puis de le laisser immobile sur une voie ferrée pendant quinze jours et demi parce qu'il ne peut pas être déchargé à cause de l'engorgement des têtes de ligne. C'est faire un mauvais usage des moyens de transport. Les wagons sont du matériel roulant, non des silos. Les wagons couverts n'ont jamais été construits pour emmagasiner le grain. Ils servent à transporter le grain. Avant l'ouverture de la navigation, j'ai rencontré les gens des chemins de fer et de la Commission du blé et nous avons discuté ce qu'il y avait à faire avant l'ouverture de la navigation. Les chemins de fer ont donné l'assurance qu'ils feraient en sorte qu'il y ait assez de wagons sur les voies avant l'ouverture de la navigation pour que nous ayons les stocks requis quand les premiers navires arriveraient. Ces stocks furent accumulés. Les quantités requises furent expédiées des élévateurs ruraux et ceux d'entre vous qui demeurent dans l'Ouest savent que nous l'avons fait dans les pires conditions jamais vues dans l'Ouest depuis 35 ans. Je vous dirai qu'à la fin de février les chasse-neige du Pacifique-Canadien avaient parcouru 127,000 milles dans l'Ouest. Ceux des chemins de fer nationaux avaient franchi le total très remarquable de 230,000 milles. Or, ces chasse-neige exigeaient des locomotives et beaucoup de moyens de transport se trouvaient immobilisés. Il y a beaucoup de wagons

que nous aurions pu utiliser si nous avions pu accéder aux voies de chargement. Les distances que je viens de mentionner furent parcourues pour dégager les lignes principales. Il y avait toutes les gares de triage à déneiger et je n'ai pas besoin de dépeindre la situation aux gens de l'Ouest. Les chemins de fer n'avaient jamais eu à travailler dans de pires conditions, comme je vous l'ai dit, depuis 35 ans. Mais quand même, nous avons réussi à arriver aux points terminus avec le grain et, comme je vous l'ai dit, quand un wagon arrivait après la fin de février, il lui fallait attendre quinze jours et demi pour être déchargé. C'était là la moyenne.

Depuis l'ouverture de la navigation, et heureusement elle est venue tôt, nous avons eu de très fortes expéditions. Entre l'ouverture de la navigation et le 20 avril environ, il s'expédia à Fort-William tout le grain qui pouvait s'y expédier. Il aurait été fou d'en expédier plus, car il y avait plus de 9,000 wagons sur les voies ou en marche pendant toute cette période et il y avait sur les voies de déchargement à la tête des Lacs plus de wagons qu'on ne pouvait en décharger en trois jours.

En présence d'une situation semblable, personne ne dira qu'il y avait pénurie de wagons. Je n'oublie pas le fait que si nous avions eu plus de wagons — et ici je n'hésite pas à parler seulement du Pacifique-Canadien — si nous avions eu plus de wagons dans la période de cinq ou six semaines entre le 15 mars et la fin d'avril, le transport eût été plus également réparti. Je fus désappointé par le Pacifique-Canadien, à qui j'avais inutilement demandé de fournir un grand nombre de wagons au cours de cette période. A la fin, je me suis adressé à M. Crump lui-même et je lui ai dit que j'étais dégoûté et fatigué des excuses et qu'il nous fallait des wagons dans l'Ouest pour affronter la situation.

Après cela, je crois qu'il se débarrassa des gratte-papier et des théoriciens qu'ils ont là-bas et qu'il prit personnellement l'affaire en main, car les envois de wagons dans l'Ouest furent excellents par la suite. Quelqu'un demandera sans doute: "Pourquoi n'avez-vous pas invoqué les pouvoirs que vous avez au cours de cette période ?" C'est que, voyez-vous, je travaillais avec les compagnies ferroviaires depuis cinq ans et qu'elles avaient toujours accédé jusque-là à mes demandes; j'avais donc raison de supposer qu'elles continueraient d'accéder à mes demandes et quand je m'aperçus qu'elles n'y accédaient pas, il s'était écoulé du temps et je constatai que le Pacifique-Canadien, comme je vous l'ai dit, m'avait désappointé de la pire façon.

Avant de passer à une autre question, je dois vous dire, peut-être certains d'entre vous le savent-ils, que le Pacifique-Canadien a environ 17,000 wagons de moins que le réseau national et qu'il était par conséquent plus facile pour ceux-ci d'envoyer des wagons dans l'Ouest. Je crois qu'en entendant tout le bruit qu'on faisait et que certains d'entre vous faisiez au sujet de la pénurie de wagons dans l'Ouest, Donald Gordon s'est dit: "On va voir ce qu'on va voir", avec le résultat que nous avons été inondés de wagons des chemins de fer Nationaux dans l'Ouest.

Il semblait bon d'utiliser les wagons qui nous arrivaient et je crois que j'aurais été critiqué avec raison si nous n'avions pas utilisé jusqu'au dernier moyen de transport disponible, mais je vous dis et j'avoue franchement qu'il en est résulté un déséquilibre complet dans l'Ouest entre les chemins de fer Nationaux et le Pacifique-Canadien.

J'ai parlé des quatre aspects du transport et des quatre voies par lesquelles le Canada expédie son grain. Je vous ai dit que nous avions surpassé les maximums précédents à Churchill et sur la côte de l'Est, et surpassé le maximum précédent le mois dernier à Vancouver, et que les mois de mai et juin à Vancouver avaient surpassé le maximum de toute autre période de deux mois dans le passé.

A la tête des Lacs, les expéditions vont très bien depuis l'ouverture de la navigation, et les wagons ne manquent pas. A la tête des Lacs, nous avons une moyenne d'environ 9,300 wagons sur les voies de déchargement ou en marche.

Il ne faudrait pas envoyer pus de wagons là, car les wagons supplémentaires se trouveraient tout simplement immobilisés et ne seraient d'aucune utilité.

Maintenant, messieurs, je ne tiens pas beaucoup à voir mon nom dans les journaux. Je ne crois pas avoir envoyé plus d'un communiqué aux journaux en cinq ans, mais ce n'est pas la seule fois que mon nom a paru dans les journaux. Je parle des communiqués que j'ai envoyés aux journaux.

Comme je ne serai plus régisseur des transports après la clôture de la navigation cette année, c'est la seule occasion qu'il m'est donnée de remercier publiquement Frank Rowan, mon adjoint à Montréal, de l'excellent travail qu'il a fait. Il a gagné et mérite le respect de tous les gens qui s'occupent du transport à cet endroit, ceux des compagnies maritimes et des chemins de fer, et il a fait un excellent travail. Il est aussi gérant de la Commission du blé à Montréal et c'est surtout grâce à ses efforts que des résultats si remarquables furent obtenus cette année sur la côte de l'Est malgré des conditions défavorables.

Sur la côte de l'Ouest, Dan Kane, ancien membre de la Commission du blé, qui est gérant des élévateurs du syndicat du Manitoba, est très versé dans la façon dont les élévateurs et les chemins de fer fonctionnent. Il a été là d'un grand secours pour la Commission du blé et les autres exportateurs au cours des derniers mois, alors qu'ils se sont surpassés eux-mêmes.

Il y a une autre personne que je voudrais mentionner et il ne s'agit pas d'un Canadien. Avant l'ouverture de la navigation cette année, tout le monde désirait qu'elle fût ouverte le plus tôt possible afin que les gens de l'Ouest pussent livrer leur grain.

Nous avons eu des brise-glace à la tête des Lacs beaucoup plus tôt que d'habitude. Ils se sont acharnés sur la glace autour des navires et ailleurs, accomplissant un très bon travail.

Le monsieur dont je parle et à qui je désire rendre hommage est l'amiral F. A. Leamy, du service de la garde des côtes aux États-Unis.

Le 16 mars, nous avions dans les ports de Midland, Tiffin et McNicholl des navires pouvant porter un total d'environ 7 millions de boisseaux de grain. Ces ports étaient couverts d'une glace bleue, épaisse de 30 pouces, qui s'étendait à perte de vue, et il semblait que l'ouverture de la navigation viendrait très tard pour ces navires.

J'avais vu à l'œuvre un grand brise-glace américain, le *Machinaw*, et il venait de terminer son travail autour de Sault-Ste-Marie.

Tout en me disant que c'était inutile, le 16 mars j'envoyai le télégramme suivant à l'amiral Leamy, du service de la garde des côtes aux États-Unis, à Cleveland :

> Nous avons un grand nombre de navires des Lacs supérieurs qui sont présentement immobilisés par les glaces à Port McNicholl et à Midland. Le Canada serait très reconnaissant si vous donniez l'ordre au brise-glace, quand il aura fini au Sault, d'ouvrir des passages à McNicholl et à Midland. Vous assure qu'il nous serait fort utile de pouvoir utiliser ces navires de bonne heure cette année.
>
> Le régisseur des transports, Canada,
> R. W. MILNER.

Et je reçus la réponse suivante de l'amiral Leamy :

> L'étude de la situation en ce qui concerne les glaces à l'heure actuelle indique que le *Mackinaw* est disponible. Pouvons accéder immédiatement à votre demande ou devrons attendre autrement que la navigation soit bien établie. Le *Mackinaw* serait libre d'entrer dans la baie Georgienne demain après-midi, le 18 mars, pour briser la glace dans les ports que mentionne votre message. Aurons besoin d'un pilote familier avec ces parages et il devra monter à bord du *Mackinaw* avant que celui-ci n'entre dans la baie Georgienne. Si les services du *Mackinaw* sont utilisés, vous devrez informer d'avance la navigation et les autorités des ports que le *Mackinaw* brisera la glace. Faites-moi promptement part d'une décision.
>
> F. A. LEAMY.

Au reçu de cette réponse, je communiquai avec le vice-président de *Canada Steamships*, le capitaine Baxter, et nous avons obtenu le capitaine Belcher, un capitaine des Lacs qui connaît bien les ports de la baie Georgienne. Le capitaine Belcher fut transporté au Sault par avion et un hélicoptère le déposa à bord du *Mackinaw*.

Le *Mackinaw* entra dans la baie, travailla toute la journée et toute la nuit du dimanche et il sortait de la baie le lundi midi.

Cette opération libéra des vaisseaux canadiens capables de transporter 7 millions de boisseaux et permit de transporter 14 à 20 millions de boisseaux de grain qui seraient demeurés à Fort-William si cet homme ne nous avait pas tirés de la posture où nous étions. J'ai donc cru que cet événement méritait d'être mentionné par les journaux à l'époque. L'aide d'un vaisseau de cette grosseur, qui a un équipage d'environ 118 hommes, était une chose remarquable.

Messieurs, j'ai fait préparer ce graphique parce que je veux souligner un point que l'on oublie parfois. On a beaucoup parlé des chemins de fer, mais je tiens à vous dire que, pendant mes cinq ans comme régisseur des transports, sauf une seule exception que j'ai mentionnée au sujet du Pacifique-Canadien, la coopération des chemins de fer a été excellente; j'ai reçu une excellente coopération en particulier des surintendants du transport aux différents endroits dans tout l'Ouest, et je ne leur ai jamais adressé une demande qu'ils n'aient pas accordée aussi rapidement qu'ils le pouvaient.

Permettez-moi d'attirer votre attention sur ce graphique, qui illustre clairement ce que je veux démontrer et c'est que le mouvement des grains à partir des élévateurs ruraux dépend entièrement des quantités de grain qui s'exportent et qui se consomment au pays. Il ne peut pas en être autrement. Dans cette canalisation, que ce soit du grain ou autre chose, on ne peut en faire entrer plus aux points de départ qu'il n'en sort aux points d'arrivée. Je crois que ce graphique vous démontre clairement ce fait. Notez que la disparition totale est indiquée par l'épaisse ligne noire; l'élévateur rural est la ligne brisée et les exportations sont indiquées en bas par la ligne de points et de traits.

La ligne noire vous indique la disparition totale. La ligne des expéditions de la campagne la suit à peu près exactement et vous voyez que les expéditions des élévateurs demeurent rigoureusement égales aux quantités qui sortent. En d'autres termes, on transporte le grain à mesure qu'il y a de la place pour le recevoir et, chaque année, les chemins de fer ont accompli la tâche attendue d'eux.

J'ai étudié bien des graphiques dans ma vie et je crois n'en avoir jamais vu un montrant plus clairement que les chemins de fer accomplissent la tâche que nous attendons d'eux.

Voyez, s'il vous plaît, l'année 1952-1953, alors que la disparition par exportation et la disparition commerciale atteignent leur sommet. Les chemins de fer ont dépassé ces chiffres cette année-là et cette fidélité du transport s'est toujours maintenue et nous profitons toujours de l'espace créé par les exportations.

Messieurs, c'est tout ce que je voulais vous dire au sujet du transport cette année.

Je sais que vous avez beaucoup de questions à me poser et beaucoup de problèmes à soulever. Je vous répondrai. Mais j'ai cru que le moment était peut-être bien choisi pour vous dire quelles sont mes responsabilités comme régisseur des transports.

Mes responsabilités comme régisseur des transports consistent uniquement à voir à ce que le grain, quand il est vendu, soit transporté à temps sur place quand les navires se présentent pour le prendre. Je l'ai dit souvent à des comités ici et je vais vous citer ce que j'ai dit à des séances antérieures de ce comité-ci.

Je cite un passage à la page 42 du fascicule 6 du Comité de l'agriculture et de la colonisation, séance du 13 mai 1954 :

> Je me suis évertué à coordonner les transports par rail et par eau et à utiliser le mieux possible les installations d'entreposage aux têtes de lignes, afin que le grain soit disponible aux ports maritimes pour remplir les engagements de la Commission canadienne du blé et des autres expéditeurs.

M. Argue me dit, au cours de la même séance, page 47 — nous parlions des réquisitions spéciales de wagons — M. Argue me dit: "Et vous ne le faites pas parce que vous ne voulez pas le faire ?" Et je lui répondis: "Je ne peux pas faire cela en même temps que le reste du travail, et personne ne m'en a donné l'ordre. D'après mon interprétation, mes fonctions consistent à faire en sorte que tout ce grain — je suis fier des résultats; on a transporté une quantité record de grain durant ces deux années et je doute qu'on en transporte jamais autant. Cette besogne qui a été accomplie m'a tenu très occupé ; je n'avais certainement pas de temps à consacrer à d'autres travaux tels que la répartition des wagons dans les différentes localités."

M. Nicholson:

D. Il y a deux ans de cela? — R. C'était le 13 mai 1954.

Le TÉMOIN: Un peu plus tard, M. Argue me demanda: "Pourriez-vous nous décrire votre travail à titre de régisseur des transports, les divers domaines dans lesquels vous exercez votre activité de régisseur des transports ? En général, de quel genre de travail s'agit-il?" Et je lui répondis: "Les membres du Comité ont entendu les représentants de la Commission du blé déclarer que je les aidais beaucoup à transporter le grain. Je vais vous indiquer le motif pour lequel j'ai d'abord été nommé régisseur des transports. Quand j'ai été nommé à ce poste, j'ai déclaré qu'il m'incombait d'éviter tout embouteillage dans le mouvement du grain ou d'autres produits qui relèvent de ma compétence à titre de régisseur des transports. Je me suis engagé à assurer l'expédition des céréales et des produits des céréales aux points d'exportation afin de remplir les commandes passées par la Commission canadienne du blé et d'autres exportateurs."

M. Studer a dit, à la page 38 du fascicule 5 du Comité de l'agriculture, séance du 31 mai 1955: "Oui. Existe-t-il une façon de vous occuper de la situation ?" et je lui répondis: "En ce moment, comme vous le savez, on procède de la façon que la Commission du blé a indiquée l'autre jour en ce

qui concerne les instructions données aux compagnies pour l'expédition. En général, je me contente de demander aux chemins de fer, lorsqu'ils envoient des wagons en conformité des commandes des compagnies, d'affecter les wagons aux endroits qui en ont le plus besoin selon les rapports de la Commission du blé."

M. Castleden me demanda si je surveillais la répartition des wagons entre les différents endroits et je lui dis: "Oui, dans la mesure suivante: si je constate qu'il n'y a pas assez de wagons à Fort-William pour maintenir un approvisionnement suffisant pour occuper les élévateurs de tête de ligne — et j'estime que le nombre varie entre 3,300 et 3,500 — je m'efforce de maintenir aux têtes de ligne trois fois la capacité de déchargement à l'élévateur, ou la quantité qu'on y décharge à ce moment-là".

M. Johnson m'a posé une question assez complexe. Il a dit, entre autres . . . Je n'essaie pas, notez-le bien, de me soustraire à la lecture du texte entier, mais j'en citerai une partie seulement.

M. NICHOLSON: A quelle page est-ce ?

Le TÉMOIN: Aux pages 41 et 42 du fascicule 5. Il a dit, et je vais tout lire. Je ne voulais en éviter la lecture, mais c'était réellement trop compliqué pour moi: "Ma question a trait aux remarques de M. Studer. A mon avis, les requêtes de renseignements ne constituent pas des critiques. M. Studer a signalé la pénurie de wagons, ajoutant qu'il convient de la porter à l'attention du régisseur des transports. Cette pénurie peut résulter de diverses circonstances. Les wagons peuvent être expédiés plus loin et les gens à un certain endroit de vente estiment qu'on les traite injustement. Mais personne n'a pris sur lui de vous signaler la chose. La situation peut demeurer ainsi pendant quelque temps avant qu'on y remédie. C'est ce problème qui me préoccupe. Je me demandais donc, et il ne s'agit de nouveau que d'une demande de renseignements, si vous pouviez consacrer plus de temps à vos fonctions de régisseur des transports, pourriez-vous améliorer plus facilement la situation en ce qui concerne la vérification aux divers endroits de vente afin de vous assurer qu'ils obtiennent leur juste part des wagons, compte tenu des points de vente sur la ligne principale ou d'autres lignes qui leur font concurrence ? Je reviens à l'autre point; sauf erreur, vous entretenez des relations très étroites avec la Commission du blé. Je ne vois pas pourquoi des relations aussi étroites ne pourraient pas exister entre la Commission canadienne du blé et la Commission des grains si un autre homme était régisseur des transports. On pourrait peut-être lui attribuer ces fonctions, de sorte qu'il pourrait, comme M. Studer l'a signalé, se tenir davantage au courant de la situation aux divers endroits. Est-ce possible?" Je lui répondis: "Je ne puis donner au pied levé une réponse à une question aussi complexe. Je suis d'avis que plus on suit ces choses de près, plus c'est avantageux."

Puis, plus loin, M. Johnson a dit: "Je pense que je puis ramener la discussion au domaine qui relève du régisseur des transports en demandant si le régisseur n'a pas une certaine responsabilité en ce qui concerne la proportion de wagons envoyés à certaines divisions". Et ma réponse fut: "Non".

M. Johnson a dit aussi: "N'obligez-vous pas les compagnies de chemins de fer à envoyer plus de wagons à certaines divisions ?" Et jai répondu: "Après consultation avec la Commission du blé en ce qui concerne le mouvement des céréales qu'elle exporte".

M. Argue:

D. A quelle page est-ce?—R. A la page 44, du fascicule 5, monsieur Argue. Le président a dit, croyant, je pense, que j'étais en peine: "Le témoin a expliqué qu'il l'avait fait à l'occasion, non pas à son titre de régisseur des

transports, mais de sa propre initiative et parce qu'il comprend la situation. Il a agi de concert avec les chemins de fer en certaines occasions, mais non pas en sa qualité de régisseur."

Non, je n'ai jamais été chargé par une autorité quelconque de répartir les wagons entre les différentes gares. Je n'ai jamais accepté cette responsabilité. Chaque fois qu'on me l'a demandé, j'ai dit que cela ne faisait pas partie de mes responsabilités. J'irai plus loin et je dirai qu'à mon avis je ne crois pas qu'il existe un seul être vivant qui puisse répartir également les wagons dans l'Ouest avec les nécessités contradictoires qui surgissent d'un endroit à l'autre. Il s'agit, comme l'a justement fait observer M. McIvor, de placer certains genres de wagons à certains endroits.

Les différences du tarif ferroviaire sont aussi en jeu. Je constate qu'il n'y a pas de plaintes venant de la région de la rivière à la Paix. Comme vous le savez, presque toute la région de la rivière à la Paix a un contingent de sept boisseaux. Cela s'explique par le fait qu'on économise trois cents le boisseau en expédiant le grain de la rivière à la Paix à Vancouver au lieu de l'expédier à Fort-William. Il est logique, je crois, que la Commission du blé expédie autant de grain que possible hors des régions où il y a une économie de transport à réaliser au lieu d'en expédier de régions où il n'y a aucune économie à réaliser.

Il y a beaucoup d'éléments contraires à considérer dans le mouvement du grain et le transport du grain n'a pas été facilité par la méthode récente qui consiste à passer des commandes en bloc aux compagnies en leur laissant le soin de répartir elles-mêmes les wagons. Il en résulte, naturellement, que les compagnies répartissent les wagons en fonction de la concurrence qu'elles affrontent en tenant fort peu compte des nécessités de la situation à chaque endroit.

D. Est-ce général?—R. C'est général, j'ose dire, et c'est une conduite bien naturelle de la part d'un homme d'affaires qui affronte la concurrence. Je pourrais vous citer des exemples d'endroits où des gens n'ayant qu'une petite place sur le marché ont fait pleuvoir des commandes parce qu'en vertu de l'arrangement approuvé par ce comité les wagons doivent être distribués selon le nombre de commandes reçues à chaque endroit. Si une certaine compagnie n'a pas une grosse place sur le marché à un endroit, elle y fait envoyer beaucoup de wagons. Prenons, par exemple, le cas extrême d'une compagnie qui occupait la troisième place sur le marché pour la manutention. Les autres compagnies avaient commandé cinq wagons pour cet endroit... En d'autres mots, la compagnie qui a envoyé ce grand nombre de commandes, celle qui était en troisième place, obtint huit des dix wagons placés à cet endroit. La deuxième compagnie en obtint un et la troisième un aussi. Cette situation devait fatalement surgir, je pense, mais toutes ces complications font qu'il serait impossible, et je le répète, impossible pour une personne d'obtenir l'égalité, à moins qu'il ne lui soit possible de décréter dès le début de la campagne agricole que l'on transportera d'abord le grain des régions qui ont la plus grosse récolte, et cela ne peut se faire, comme M. McIvor a eu parfaitement raison de le faire observer, parce que ce ne serait peut-être pas la sorte de grain requise. Dans la région de Shannavon, qui est familière à M. Argue, un grand nombre de wagons sont exigés; un grand nombre furent exigés l'an dernier et l'année précédente aussi et pourtant nous avons observé, chaque année, que cette région était l'une des régions négligées de l'Ouest. Et je peux dire, sans essayer d'être pessimiste, que dans ces régions du sud où il y a de bonnes saisons et de grosses récoltes, on peut s'attendre à une situation différente de la situation sur les lignes des chemins de fer Nationaux, surtout si ces lignes traversent des régions où il y a d'autres catégories de grain pour lesquelles il y a un besoin plus urgent. Le Pacifique-Canadien a, en effet, 17,000 wagons de moins que les chemins de fer Nationaux...

D. A la fin de la présente campagne agricole ?—R. A la fin de la présente campagne agricole.

D. Il y aura encore pénurie de wagons?—R. Par rapport aux autres endroits, et cela est dû au fait que les catégories de cette région sont des catégories dont nous ne voulons pas en grande partie. Je parle du blé no 3 du Nord. Je peux vous dire que toute cette région du sud est condamnée à manquer de wagons. Le 30 juin, cependant—et je vais vous citer un seul exemple de ce qu'il faut sur les lignes du Pacifique-Canadien—les chemins de fer Nationaux sont en très bonne posture—il y avait un total de 19,275 wagons pour compléter le contingent de six boisseaux sur toutes les lignes du Pacifique-Canadien. Alors, il ne serait resté aucun endroit où le contingent de six boisseaux n'aurait pas été recueilli. Au rythme actuel des chargements du Pacifique-Canadien, s'il pouvait envoyer ses wagons seulement à ces endroits, il ne fait aucun doute que le contingent de six boisseaux serait recueilli. Mais à cause de la nécessité de transporter les catégories requises de grain, je doute que nous puissions recueillir entièrement le contingent de six boisseaux sur tout le réseau du Pacifique-Canadien. Nous n'en serons pas loin.

D. Puis-je faire une remarque ici ? M. McIvor nous a dit dans son témoignage qu'à sa connaissance, depuis le début de la présente campagne agricole, des commandes d'expédition avaient toujours précédé les wagons à chaque endroit, qu'il n'y avait jamais d'endroits dans l'Ouest où l'on manquât de commandes. S'il en est ainsi, on a dû expédier des commandes dans le sud et le sud-ouest de la Saskatchewan, et dans la région de Lethbridge, ces mêmes commandes qui ont inspiré des plaintes si amères à M. Plumer, du Syndicat du blé de l'Alberta il y a deux ou trois jours; des commandes doivent avoir précédé les wagons dans ces régions.—R. J'admets, monsieur Argue, que des commandes ont été envoyées à ces endroits. Je sais ce dont vous parlez. Si vous me le permettez, je vais vous expliquer pourquoi les wagons n'y vont pas.

D. Permettez-moi une autre observation auparavant.

Mon premier point était que des commandes précèdent les wagons. Mon deuxième point, vous l'avez vous-même dit ce matin, c'est que le Pacifique-Canadien n'a pas fait un bon travail au cours de la période de six semaines que vous avez mentionnée . . .

R. Je l'ai dit franchement.

D. Plusieurs facteurs se sont conjugués pour causer la pire injustice au sud et au sud-ouest de la Saskatchewan en ce qui concerne la répartition des wagons. Après avoir entendu ce que M. McIvor a dit, je ne crois pas que cela soit attribuable dans une bien grande mesure au blé du Nord no 3.—R. Ah, mais l'expédition du blé du Nord no 3 est interdite depuis quelque temps et je me demande comment vous pouvez dire que le fait d'avoir du blé du Nord no 3 ne compte pour rien là-dedans.

D. Il faut qu'il y ait eu des commandes. M. McIvor l'a dit.—R. Permettez-moi de retourner en arrière un peu. Il n'y a rien à taire à ce sujet. Chaque lundi matin, je reçois de la Commission canadienne du blé une liste des quantités à expédier des élévateurs ruraux pour satisfaire aux engagements pris pour l'exportation. Or, je vous ai dit et je répète que ma tâche consiste à voir à ce que le grain soit rendu dans les ports quand les navires se présentent pour le charger. Nous pouvons remonter au 7 mai. Je puis remonter encore plus loin si vous aimez, mais la situation sera exactement la même, sinon pire. Je commencerai au 30 avril. Les engagements comprenaient 14.3—je parle en millions de boisseaux—d'orge, 1.9 d'avoine, 2.8 de seigle, 1.3 de lin, 300,000 de blé Durum, 2.1 de blé du Nord no 2 et 1.9 de blé no 4. Telles étaient les catégories et les quantités à transporter. Vous n'y trouvez pas de blé du Nord no 3, ni aucune des autres catégories qu'il y a d'entreposées à tant d'endroits. En comptant les blés

Durum, il n'y avait qu'environ cinq millions et demi de boisseaux sur le total de 25,700,000 boisseaux qu'il y avait à expédier.

Je passe au 7 mai. Les besoins cette fois étaient de 12.5 (millions de boisseaux) d'orge, 2.8 d'avoine, 1.6 de lin et 2.8 de seigle. Dans ce lot, il n'y avait que 1.4 de blé à expédier. Je passe au 14 mai, 23 millions de boisseaux. Cette fois, on avait vendu beaucoup de blé, soit 6,600,000 boisseaux, mais tout le reste consistait en d'autres grains.

D. Êtes-vous en train de dire au Comité que, dans l'ensemble de cette région où il y avait une pénurie de wagons, il n'y avait pas de commandes à cette époque ?—R. Il y en avait. Mais voici les commandes auxquelles on donnait la préférence.

D. Il n'y avait pas de commandes d'expédition à cette époque?—R. Il y en avait sûrement.

D. Laissez-moi finir ma phrase.—R. Je croyais que vous l'aviez finie.

M. TUCKER: Monsieur le président, je propose qu'on laisse M. Milner terminer son exposé. Si tout le monde intervient, son exposé n'aura aucune cohérence.

M. ARGUE: Cela ne m'importe pas. Je veux faire observer que j'ai demandé à M. Milner si je pouvais poser quelques questions et il a consenti.

Le PRÉSIDENT: Nous pourrions peut-être laisser M. Milner terminer son exposé, après quoi il répondra aux questions.

Le TÉMOIN: J'allais dire qu'il m'est inutile d'aller plus loin.

La même histoire se répète quant aux sortes de grains à transporter. Il est vrai qu'il y a un bon nombre de commandes et même on laisse actuellement attendre des commandes pour environ 38,000 chargements de wagons dans l'Ouest. Ces wagons seront éventuellement envoyés, mais, comme vous le savez, on ne pourrait décharger 10,000 wagons nulle part dans l'Ouest aujourd'hui, même si on le savait. Il n'y a pas d'espace. Oui, la Commission canadienne du blé a commandé 38,000 wagons et elle a fort bien fait de les commander. Ce dont je dois m'occuper c'est de voir à ce que les quantités et les catégories dont la Commission du blé a besoin soient là quand les navires arrivent.

Monsieur le président, je crois avoir terminé l'exposé que j'avais à faire. Je répondrai maintenant aux questions avec plaisir.

M. Argue:

D. Puis-je demander maintenant si je vous ai entendu dire il y a quelques instants qu'il n'y avait pas de commandes dans l'ensemble de cette région à cette époque pour les sortes de grains que vous avez énumérées? Dans toutes les commandes, il n'y en avait pas dans cette région pour les sortes de grain dont vous aviez besoin?—R. Il n'y en avait pas.

D. Je crois que cela ne concorde pas avec la déclaration de M. McIvor. J'ai eu nettement l'impression qu'il y avait là des commandes pour les sortes de grain dont la Commission du blé a constamment besoin, mais que les wagons n'arrivaient pas.

Le très Hon. C. D. HOWE: J'ai entendu la déclaration de M. McIvor. Il n'a pas dit qu'il y avait là des commandes pour les sortes de grain requises. Il a dit qu'il y avait là des commandes. M. Milner l'a confirmé.

M. ARGUE: Pour les sortes de grain requises.

Le PRÉSIDENT: Si vous permettez? Peut-être serait-il bon que le régisseur des transports explique les commandes d'expédition. Il semble exister une certaine confusion entre la commande générale d'expédition et la commande d'expédition. Une explication nous aiderait à savoir ce qu'est une commande

d'expédition. Voulez-vous nous le dire, s'il vous plaît? Cela pourrait nous aider à mieux comprendre la situation.

M. Tucker:

D. Je le crois, monsieur le président, car M. Milner a dit qu'on faisait attendre des commandes pour 38,000 wagons. Naturellement, je voudrais savoir de quoi il veut parler.—R. Très bien. Après l'ouverture de la navigation, quand le mouvement eût commencé à prendre de l'ampleur, la Commission du blé, les chemins de fer et le régisseur des transports étaient parfaitement au courant de l'inégalité des commandes et des contingents dans le pays. Ce n'est pas une seule réunion que nous avons eue. Je crois que je parlais à la Commission du blé au moins huit ou dix fois par jour et deux fois plus souvent, j'en suis certain, aux chemins de fer, et nous désirions tous trouver un moyen de répartir également ces commandes.

Maintenant, permettez-moi de m'arrêter un instant sur cette question des commandes. Nous avions quelques endroits où il fallait expédier de l'orge. Mais à cause de l'arrangement en vertu duquel les wagons doivent être répartis selon les commandes, il nous aurait fallu expédier cinq wagons de blé dont nous ne voulions pas pour obtenir le wagon d'orge que nous voulions. Après cela, nous avons eu une réunion et il fut convenu que la Commission du blé émettrait des commandes spéciales pour l'orge. C'est une sorte de commande, une commande spéciale qui est envoyée et qui n'a aucun rapport avec les contingents en vigueur, aucun rapport avec les commandes qu'il y a à l'endroit concerné. Pour les chemins de fer, ces commandes spéciales se traduisent en wagons spéciaux qui sont envoyés aux endroits concernés pour cueillir des catégories particulières. Des listes dressées par la Commission du blé sont données aux chemins de fer avec instruction d'aller chercher ces chargements aux endroits désignés.

Au cours d'une réunion, les chemins de fer se sont plaints de ce que les commandes n'étaient pas suffisamment réparties. Je répondis que nous pouvions sûrement résoudre ce problème et je proposai à la Commission du blé d'émettre ses commandes de façon que les chemins de fer ne pussent pas dire qu'il n'y avait pas une abondance de commandes dans tout l'Ouest pour affronter la situation.

Cela a été fait et des commandes ont été envoyées pour expédier du blé à la tête des Grands lacs. Dans la région du sud que vous avez mentionnée, monsieur Argue, pour essayer de la soulager, nous avons d'abord envoyé des commandes d'expédition vers l'ouest à cause de la différence des frais de transport. Un samedi, j'ai vérifié cela en compagnie du surintendant du chemin de fer et du préposé à l'entretien des wagons. Nous avons travaillé toute la matinée pour voir quelle était la meilleure façon d'aller soulager cette région et nous avons constaté qu'en expédiant seulement vers l'ouest, sur Vancouver, le Pacifique-Canadien aurait besoin d'environ 250 wagons afin de prendre aussi le grain de la partie sud de l'Alberta et qu'il nous faudrait plus de cinq mois pour faire table nette des commandes déjà envoyées dans la région du sud qui s'étend, disons, d'Assiniboine à Manyberries. A la suite de cette étude, des commandes d'expédition vers l'est furent envoyées, mais c'était des commandes dont les chemins de fer devaient s'occuper quand ils le pourraient, car ils ont toujours des listes de ce qui doit être expédié en premier lieu.

Il nous faut aller dans certaines régions pour les commandes des meuneries. C'est là encore une différente sorte de commandes. Les meuneries qui produisent de la farine à protéines, farine dont la teneur en protéines est garantie, doivent obtenir un blé ayant la teneur voulue en protéines pour

remplir leurs propres commandes, en sorte qu'elle prennent leur blé dans une certaine région. Cela nous répugne beaucoup, à moi, à la Commission et aux chemins de fer, mais il nous faut prélever l'équivalent d'un contingent de six boisseaux pour alimenter les meuneries, remplir leurs commandes.

Il y a les commandes à la campagne et il y a les commandes à satisfaire. On mentionne souvent le nombre de commandes qui attendent à tel ou tel endroit. C'est sûr qu'il y a des commandes qui attendent à différents endroits. Elles peuvent attendre jusqu'en septembre au meilleur de ma connaissance et elles ne seront remplies qu'au fur et à mesure que le besoin des sortes de grain dont il s'agit se fera sentir aux expéditeurs. Je ne sais comment je pourrais mieux expliquer la question des commandes que vous avez à la campagne. Elles sont là pour être remplies quand on le pourra et quand d'autres grains dont le transport est plus important auront été transportés.

M. Argue:

D. Je voudrais obtenir de vous, monsieur Milner, une liste des quantités de chaque catégorie de grain pour chaque endroit et pour chaque compagnie d'élévateurs dans cette région afin de constater s'il n'y avait pas vraiment des commandes qui auraient pu être expédiées et qui ne l'ont pas été faute de wagons. J'ai relu le témoignage de M. McIvor et, bien que je n'aie pas fait de distinction dans ma question entre les différentes catégories de commandes, je pense que la question et la réponse de M. McIvor indiquent clairement qu'il comprenait ce dont je parlais et il a répondu que les commandes d'expédition de la Commission du blé ne manquaient pas. Si ce que vous dites est exact, je pense qu'il l'aurait dit, car il nous a toujours donné des réponses très complètes. —R. Insinuez-vous que je ne le fais pas ?

D. Je soutiens que la répartition des wagons dans cette région a été mauvaise et insuffisante en général dans cette région, que le Pacifique-Canadien a été inférieur à la tâche; que n'est pas valable l'excuse d'une absence de commandes auxquelles la Commission du blé eût donné la préférence dans cette région et que cette excuse n'explique pas entièrement la très mauvaise situation dans cette région. Pour le prouver, j'ai sous les yeux, dans le *Western Producer* du 31 mai, page 38, une carte des divers contingents aux divers points d'expédition et l'on y voit que la ligne du Pacifique-Canadien dans le sud de la Saskatchewan passe aux endroits où il y a du blé dont la Commission du blé ne veut pas. La ligne des chemins de fer Nationaux passe tout près et vous ne parviendrez pas à me convaincre qu'il arrive tout simplement que le Tout-Puissant a voulu que la sorte de grain en demande le long de la voie des chemins de fer Nationaux ne soit pas en demande le long de la voie du Pacifique-Canadien. Je ne le croirai pas un instant.

Je connais bien cette partie du pays. Il y a la ligne des chemins de fer nationaux partant de Gravelbourg, qui va de Moose-Jaw à Avonlea. A cette époque, ce n'est pas indiqué ici mais je crois que c'est exact, il y avait un petit contingent de deux ou trois boisseaux qui est mentionné sur cette carte. Immédiatement au-dessous, il y a la ligne du Pacifique-Canadien qui passe par Assiniboine et l'on voit qu'au moins 90 p. 100 des endroits sur cette ligne, sinon tous, ont le petit contingent. Vous ne pouvez pas soutenir que les cultivateurs le long de la ligne des chemins de fer nationaux à quelques milles plus loin, voisins des cultivateurs placés le long de la ligne du Pacifique-Canadien, ont la catégorie de grain que la Commission du blé demande tandis que ceux qui sont placés le long de l'autre ligne ne l'ont pas. Il en est ainsi de la ligne du Pacifique-Canadien et de la ligne des chemins de fer Nationaux qui partent de Wycliffe. Je pense que cette carte, comme le fait observer le syndicat du blé, est une bonne preuve d'ensemble.

Je pense que M. McIvor a exposé la situation correctement et je crois avoir raison de conclure que la raison fondamentale en est que le Pacifique-Canadien a fait du mauvais travail et qu'il est inexcusable.

Puis, ce qu'on a dit ce matin a été sténographié. Il importe donc peu que ma mémoire soit bonne ou mauvaise, car le compte rendu sera là. Mais si je me rappelle bien, vous avez dit que la répartition des wagons entre les différentes gares n'était pas votre responsabilité.—R. C'est exact.

D. Entre les points d'expédition ?—R. C'est exact.

D. Il suit certainement, je crois, que vous n'avez pas accepté la responsabilité de répartir les wagons entre les compagnies d'élévateurs et les expéditeurs ?—R. C'est vrai.

D. Voilà qui est clair. M. Milner dit qu'il n'a pas juridiction?—R. Je n'ai pas dit "juridiction".

D. Fort bien. Alors, il ne s'est pas servi de son autorité. Employons cette expression.—R. C'est vrai.

D. Je ne suis pas avocat et je puis employer la mauvaise expression. M. Milner dit qu'il ne s'est pas servi de son autorité s'il la possède. Je dis qu'il la possède et il dit qu'il ne la possède pas. Mais il admet qu'il n'a pas réparti les wagons entre les gares. J'ai ici le témoignage rendu par M. McIvor le 3 juillet. C'est à la page BB-8 du compte rendu dactylographié de cette séance. Je cite:

M. Castleden:

D. Voici ce que je voudrais demander à M. McIvor: A supposer que vous donniez une commande aux compagnies d'élévateurs et que ces dernières chargent tel endroit d'expédier la commande, que faites-vous si l'on n'envoie pas de wagons à l'endroit en question pour remplir ces commandes d'expédition?

Et il a répondu:

R. Invariablement, nous recevons un télégramme du comité local, disant qu'on n'a pas envoyé de wagons. Nous transmettons cette communication à M. Milner et nous nous mettons aussi en rapport avec les chemins de fer pour leur demander d'envoyer aussitôt des wagons à cet endroit.

D. Avez-vous le droit de faire autre chose qu'une demande ?—R. Non.

D. Rien autre ?—R. Non.

D. A supposer qu'on envoie des wagons à tel endroit et qu'ils ne soient pas répartis entre les différentes compagnies d'élévateurs proportionnellement aux commandes qui ont été données, que faites-vous alors ? —R. Nous ne faisons rien, mais les compagnies d'élévateurs de l'endroit s'occupent de la chose.

D. Vous n'avez pas d'autre pouvoir que de demander aux compagnies de chemins de fer de placer ces wagons à l'endroit et de les répartir proportionnellement aux commandes reçues?—R. Le régisseur du transport donne des ordres aux compagnies de chemins de fer pour répartir les wagons proportionnellement aux commandes données à tel point de livraison et ces ordres, que je sache, sont observés.

M. Argue:

D. Cela veut dire qu'il n'a absolument rien à faire dans la répartition des wagons à l'endroit en question?

Et la réponse fut:

Il a certainement le droit d'ordonner aux chemins de fer d'attribuer les wagons proportionnellement aux commandes, car il l'a déjà fait.

D. Dans ce que je viens de citer, M. McIvor dit que le régisseur des transports a donné instruction aux compagnies de chemins de fer de répartir les wagons proportionnellement aux commandes et qu'au meilleur de sa connaissance ces instructions sont exécutées. M. Milner a dit ce matin qu'il n'usait jamais de son autorité pour répartir les wagons entre les gares.

Je me contente de ce qui a été dit.—R. Monsieur Argue, je ne m'en contente pas. Vous savez aussi bien que moi comment cela a commencé. Cela a commencé ici sous forme d'une recommandation de ce comité que les wagons soient répartis entre les endroits où il y a des élévateurs en fonction des commandes envoyées à ces endroits. Vous vous souvenez que c'est ce que le Comité a recommandé.

D. Y avez-vous donné suite?—R. J'y ai donné suite.

D. Alors, armé de votre autorité comme régisseur des transports, vous avez donné instruction aux compagnies de répartir les wagons entre les gares en fonction des commandes de la Commission du blé?—R. Vu que c'était une recommandation du Comité de l'agriculture et de la colonisation, approuvée par le gouvernement, je leur ai dit qu'elles devaient répartir les wagons de cette façon. C'est ce que j'ai fait, et les compagnies de chemins de fer ont obéi.

Il y a, en outre, une deuxième recommandation. Un instant, monsieur Johnson. Il y a une deuxième recommandation qui est venue, je crois, des syndicats du blé. Pour que les agents des élévateurs aux différents endroits puissent surveiller la chose eux-mêmes, ils m'ont demandé de donner instruction aux compagnies de chemins de fer de faire remettre par leurs propres agents aux agents des élévateurs ruraux le nombre de wagons commandés pour chaque compagnie. Alors, quand les wagons arrivent, chaque agent d'élévateur sait à combien de wagons il avait droit dans les circonstances.

J'ai fait ces deux choses.

M. JOHNSON (*Kindersley*):

D. Vous leur avez peut-être dit de le faire, mais ils ne le font pas.—R. Connaissant les agents des élévateurs peut-être mieux que vous, monsieur Johnson, je crois qu'il n'y a pas un seul d'entre eux qui soit assez stupide pour ne pas s'apercevoir qu'il ne reçoit pas le nombre de wagons auquel il sait qu'il a droit. Il possède tous les renseignements et il n'a qu'à faire rapport pour obtenir justice.

D. Et à qui, au juste, fait-il rapport?—R. Mais à son surintendant. A qui d'autre pourrait-il faire rapport?

D. Je sais parfaitement bien, peut-être pas de sources secrètes mais par expérience, qu'ils n'ont pas l'habitude de vérifier si le nombre de wagons est proportionné aux commandes d'expéditions.—R. Les seuls cas où les wagons ne sont pas répartis ainsi, comme je l'expliquais tantôt à M. Tucker, c'est quand il y a des commandes spéciales, ce que nous appelons des wagons hors du rôle. Ces commandes sont émises par la Commission du blé, qui ordonne de prendre les wagons voulus pour les remplir.

Le PRÉSIDENT: Avant que le régisseur eût lancé la dernière ordonnance mentionnée, je crois que personne n'était en mesure de savoir si la répartition était faite ou non. Du moins, c'est ce que m'ont dit des gens bien au courant. Cette deuxième ordonnance permet de savoir si la première est respectée, si les wagons sont répartis proportionnellement aux commandes. Je crois que cette ordonnance est assez récente.

Le TÉMOIN: Je n'ai pas eu une seule plainte à ce sujet.

M. TUCKER:

D. Quand fut-elle promulguée?—R. Il y a environ deux mois.

Le PRÉSIDENT: Il y a deux mois environ.

M. NICHOLSON: Monsieur le président, puis-je déposer une plainte maintenant?

Certains hon. MEMBRES: Bravo ! Bravo !

M. NICHOLSON: Ce n'est pas un cas exceptionnel, mais un cas typique. Au cours d'une séance dans ma région un jour la semaine dernière, le comité du syndicat du blé a signalé apparemment qu'à Sturgis il y a un contingent de six boisseaux. L'élévateur du syndicat est plein, mais ensemble les élévateurs des compagnies ont de l'espace pour 30,000 boisseaux. Stenen, l'endroit suivant, a un contingent de sept boisseaux; Pelly et tous ces endroits sur la même ligne des chemins de fer Nationaux de même que les endroits dans l'autre direction n'ont qu'un seul élévateur du syndicat et il est plein et les contingents sont de six boisseaux. Je crois que quelqu'un doit être responsable du fait que cet unique élévateur à Sturgis, où il y a un contingent de six boisseaux, soit rempli, alors qu'il y a de l'espace pour 30,000 boisseaux dans les autres.

Pour éclaircir cela, j'ai téléphoné ce matin au directeur du syndicat du blé pour la région. Il ne savait pas combien de grain les élévateurs des compagnies avaient reçu mais m'a dit que l'élévateur du syndicat n'avait pas eu de wagons depuis le mois de mai. La campagne agricole se termine ce mois-ci et le directeur du syndicat lui-même a 2,500 boisseaux qu'il désire livrer avant la fin de la campagne. Il serait en mesure de les livrer aux élévateurs des compagnies. Je crois que les honorables membres comprendront dans quel cas il se trouve. Le directeur du syndicat n'a jamais livré un seul boisseau de grain aux élévateurs des compagnies, et on va lui demander de fournir de l'espace pour 2,500 boisseaux de plus, la récolte de l'an prochain, si rien n'est fait.

M. Milner dit que ce n'est pas de sa compétence; M. McIvor dit que ce n'est pas de la sienne, et les chemins de fer disent que ce n'est pas de la leur. Mais vu que M. Milner est la seule personne qui détienne l'autorité, le fait qu'il a refusé de s'occuper d'une telle situation n'est pas suffisant. Je trouve injustifiable le fait que les chemins de fer Nationaux aient mis un contingent de sept boisseaux disponible à un endroit où il arrive qu'il y ait, où il y avait du moins il y a deux semaines de l'espace pour 30,000 boisseaux. Les membres du syndicat dans cette région sont forcés de livrer du grain à des élévateurs qui fournissent un service. Il est difficile de demander à un homme, qui est directeur d'un syndicat de blé et qui n'a jamais livré un seul boisseau de sa vie à l'élévateur concurrent, s'il va se défaire de ces 2,500 boisseaux avant la fin de la présente campagne agricole. Il pourrait transporter son grain à 20, 30 ou 40 milles, dans certaines des autres villes à contingent illimité. Ce sera peut-être moins embarrassant pour lui de transporter son grain aussi loin. Mais c'est une mauvaise publicité pour le syndicat du blé que de voir son propre directeur réduit à cette extrémité. M. Milner peut-il dire ce qu'il y a à faire en présence d'un tel problème?—R. Je crois, monsieur Nicholson, que la discussion a clairement montré quelle était la situation dans le territoire de M. Argue, où l'on s'efforce de se tirer d'affaire avec un contingent de quatre ou cinq boisseaux; le transport se fait sur la ligne des chemins de fer Nationaux, je le comprends.

Je dois dire que les compagnies ferroviaires, la Commission du blé et tous les intéressés s'efforcent autant qu'ils peuvent d'égaliser ces contingents. Il y a des endroits à contingents de quatre et cinq boisseaux qui n'ont pas encore été servis.

D. Vous avez fourni des wagons à tous les autres endroits à contingents de sept boisseaux. Sturgis est un embranchement ferroviaire et je ne parviens pas à m'expliquer pourquoi vous ne pouvez pas fournir des wagons à Stenen, Hyas, Norquay, Pelly et tous les autres endroits à contingents de trois boisseaux, tous dans la même région et produisant des qualités semblables de grain.—R.

J'ai dit que je n'étais sûrement pas responsable de pareille chose. Je suis incapable de le dire de nouveau plus clairement que je l'ai dit à des séances précédentes du Comité.

Un hon. MEMBRE : Vous avez l'autorité?

Le TÉMOIN: J'ai l'autorité mais je ne veux pas m'en servir. C'est clair et net. Je n'accepterais jamais d'être régisseur des transports s'il me fallait faire cela parce que je vous dis que ce serait tenter l'impossible. Aucun être vivant ne pourrait faire ce que vous proposez, c'est-à-dire d'égaliser les contingents dans tout le pays avec la façon dont les wagons sont répartis actuellement. Rien ne me plairait plus que d'égaliser ces contingents et j'y ai travaillé plus que tout autre, sans exception, dans le pays.

M. Argue:

D. Puis-je poser une question à M. Milner? Je n'aurais aucune plainte à formuler si on envoyait plus de wagons à ces endroits pour égaliser un peu plus les chances des cultivateurs de l'Ouest d'écouler leur grain. Si un endroit quelconque avait plus que sa moyenne de wagons, je serais le premier à dire que les wagons supplémentaires doivent aller à d'autres endroits pour remonter leur moyenne. C'est là mon opinion et je n'en démordrai pas. Mais M. Nicholson a soulevé un point qui montre, je pense, que les compagnies ferroviaires refusent de suivre les instructions données. On leur a donné instruction de répartir les wagons selon les commandes. J'ai posé cette question déjà et j'ai reçu une réponse de M. McIvor:

> D. Cela veut dire qu'il n'a absolument rien à faire dans la répartition des wagons à l'endroit en question ?—R. Il a certainement le droit d'ordonner aux chemins de fer d'attribuer les wagons proportionnellement aux commandes, car il l'a déjà fait.

S'il y a une énorme quantité d'espace libre dans certains élévateurs à cet endroit et si les autres élévateurs sont pleins, c'est que quelqu'un a violé les instructions.

Le PRÉSIDENT: Pas nécessairement.

M. ARGUE: Alors, vous prétendez que le syndicat du blé a acheté toutes toutes les sortes de grain . . .

Le PRÉSIDENT: Non.

M. ARGUE: Monsieur le président, j'ai la parole.

Le Très Hon. M. HOWE: Permettez-moi de vous dire ceci: que savez-vous des commandes de wagons à cet endroit, c'est-à-dire des commandes d'expédition? Les élévateurs vides ont peut-être des commandes d'expédition aussi.

M. ARGUE: Je suis certain que, si les commandes à ces endroits avaient été réparties en conformité des instructions données, cette situation n'existerait pas. C'est le même vieux problème et c'est le même vieux refus de répartir les commandes selon les désirs des producteurs. Manifestement, c'est ce qui ne se fait pas. On ne le fait pas parce qu'on néglige ces instructions et on ne le fait pas au départ lors de la distribution générale des commandes entre les compagnies.

Le PRÉSIDENT: Ce que j'essaie de faire observer, et M. Milner me reprendra si je fais erreur, c'est que pour être en mesure de constater si les wagons sont répartis proportionnellement aux commandes à un endroit donné, il faut nécessairement savoir combien de commandes détient chacun des élévateurs de cet endroit. Or, M. Milner a mentionné le cas, qui est possible, où une compagnie, si elle est dépassée à un endroit, peut désirer envoyer là plus de commandes afin de mieux faire concurrence aux autres compagnies. Elle pourra y envoyer cinq fois plus de commandes sans qu'elle ait expédié beaucoup de grain de cet endroit au cours des années précédentes. N'oubliez pas que les commandes sont réparties entre les divers endroits par les compagnies et dans l'exemple que je

viens de citer cette compagnie aurait là plus de wagons que les autres. Donc, pour voir si les instructions sont suivies à un endroit, il faut nécessairement savoir combien de commandes il y a là. Pour compléter le tableau, je répète qu'il y a environ deux mois une deuxième ordonnance fut promulguée pour permettre aux compagnies d'élévateurs de se renseigner au sujet des commandes et les rendre capables de voir si les chemins de fer se conforment vraiment aux instructions.

M. NICHOLSON: Vous n'allez pas prétendre, j'en suis sûr, que le syndicat du blé cache des commandes à cet endroit?

Le PRÉSIDENT: Non.

M. ARGUE: Pourrait-on nous dire quelles commandes ont été envoyées à ces endroits par les différentes compagnies?

Le PRÉSIDENT: Je ne dis pas que le syndicat cache des commandes. Je dis que les compagnies peuvent envoyer plus de commandes à certains endroits et que le syndicat ne sait pas comment elles répartissent leurs commandes avant que les commandes ne soient rendues.

M. JOHNSON (*Kindersley*): Avant que nous passions à autre chose, je tiens à défendre la Commission canadienne du blé contre l'insinuation d'irresponsabilité dans la distribution des commandes, que M. Milner a faite.

Le très hon. M. HOWE: Vous feriez mieux de retirer ces paroles.

M. MANG: Retirez-les.

M. JOHNSON (Kindersley): Non. Je n'ai rien à retirer car M. Milner dit que la Commission canadienne du blé émet des commandes sans s'attendre à ce qu'elles soient remplies.

Le très hon. M. HOWE: Cela explique pourquoi M. Milner ne sera plus régisseur des transports après le mois de décembre.

M. JOHNSON (*Kindersley*): La Commission canadienne du blé doit émettre ces commandes avec une certaine mesure de responsabilité. Elle émet une commande parce qu'elle veut cette catégorie de grain et la veut immédiatement. Elle a une vente immédiate à faire ou bien elle voit de l'espace pour entreposer cette quantité de grain. Par conséquent, le régisseur des transports devrait sûrement coopérer avec la Commission canadienne du blé et avoir la responsabilité de lui obéir et d'envoyer les wagons aux endroits voulus pour que le grain soit là où la Commission canadienne du blé le veut. M. Milner n'a peut-être pas fait cette insinuation.

Le très hon. M. Howe: "Peut-être . . ." Non. Il ne l'a pas faite.

M. JOHNSON (*Kindersley*): Sa responsabilité est d'obtenir les wagons pour remplir les commandes de la Commission canadienne du blé.

Le TÉMOIN: Je voudrais corriger immédiatement l'impression, si je l'ai donnée, qu'il n'existe pas la plus étroite collaboration entre le Commission canadienne du blé et moi-même. George McIvor et moi sommes des amis depuis 35 ans et des amis intimes. Il ne peut exister de collaboration plus étroite entre deux hommes que celle entre McIvor et moi dans cette question. Cela devrait suffire à vous empêcher de croire que j'aurais pu dire que George a fait quelque chose de mal ou que George aurait pu dire que j'ai fait quelque chose de mal. Vous ne pourriez pas amener l'un de nous à parler ainsi. Nous collaborons très étroitement.

Vous avez dit que si la Commission canadienne du blé émet une commande c'est qu'elle veut le grain. Il y a 38,000 commandes dans le pays pour des wagons et vous savez quelle quantité de boisseaux cela représente.

M. Argue:

D. Elle a émis ces commandes parce qu'elle veut les obtenir.—R. Pouvez-vous me dire où vous pourriez mettre 20,000 chargements de wagons de grain aujourd'hui?

D. La Commission canadienne du blé a la responsabilité d'émettre les commandes.—R. Elle les a émises parce qu'elle veut que les commandes précèdent les wagons. On ne pourrait pas envoyer les commandes le jour de l'arrivée des wagons. Si un wagon arrive à une gare avec des marchandises diverses, allez-vous soutenir qu'il faille envoyer ce wagon 15 milles plus loin pour prendre un chargement de grain s'il peut prendre un chargement de grain à cette gare?

D. N'embrouillez pas ce que je dis.—R. Je vous ai dit qu'il y avait 38,000 commandes de wagons courants dans le pays à l'heure actuelle, je crois. Et je vous ai dit qu'il serait impossible de décharger 10,000 wagons courants de grain aujourd'hui quelque part dans l'Ouest; il n'y a pas d'espace.

D. Mais si la Commission canadienne du blé a émis toutes ces commandes?—R. C'est sa méthode. Je vous assure que ce n'est pas une mauvaise méthode.

Le PRÉSIDENT: Il y a deux sortes de commandes. Ne les confondons pas. M. Johnson les confond.

M. JOHNSON (*Kindersley*): Je vous donne un exemple. Si je veux acheter un réfrigérateur ou un autre article, je place ma commande et j'obtiendrai éventuellement l'article. De même, la Commission canadienne du blé veut telle ou telle sorte de grain pour l'exporter ou le mettre dans les terminus.

Le PRÉSIDENT: Voyez-vous, monsieur Johnson, si la Commission désire, disons, du no 3 et en a besoin, elle émet une commande spéciale qui a préséance sur les commandes régulières. Il y a les commandes régulières réparties partout, mais elle émet une commande spéciale pour tout besoin particulier.

M. NICHOLSON: Pourrait-on nous dire quelles sont les commandes pour Sturgis?

Le très hon. M. HOWE: Pourquoi ne vous faites-vous pas donner ce renseignement? Vous dites que vous avez conversé avec l'agent de l'élévateur à cet endroit. Il a ce renseignement.

M. NICHOLSON: Il ne sait pas quelles sont les commandes pour les autres endroits.

Le très hon. M. HOWE: Certainement qu'il les a. Elles sont exhibées et sont à la portée de quiconque veut les voir.

M. Mang:

D. L'émission d'une commande d'expédition ne signifie pas nécessairement, monsieur Milner, qu'un wagon va suivre immédiatement ou dans un certain temps?—R. Non. Il doit être évident qu'il n'en est pas ainsi.

D. J'essaie justement de faire comprendre que c'est évident.—R. Oui.

Le PRÉSIDENT: Alors, nous nous réunirons à 3 heures cet après-midi.

REPRISE DE LA SÉANCE

VENDREDI 6 juillet 1956,
3 heures de l'après-midi.

Le PRÉSIDENT: Silence. Nous sommes maintenant en nombre et nous allons reprendre nos délibérations là où nous les avions laissées à 1 heure.

Y a-t-il des questions?

M. R. W. Milner, membre de la commission des grains et régisseur des transports, est appelé:

M. Johnson (Kindersley):

D. Je suis encore tracassé par la façon dont procède la Commission canadienne du blé pour émettre les commandes. Ce n'est pas très clair pour moi. Chaque commande donnée par la Commission canadienne du blé à une compagnie d'élévateurs, qui à son tour l'assigne à une élévateur particulier, a une destination ferme?—R. Oui.

D. L'ordre dans lequel ces commandes sont placées dépend ensuite des catégories de grain que l'on veut?—R. Par ordre de préférence.

D. Oui. Si l'on attend un vaisseau qui vient chercher du blé no 2, on fera passer des commandes de blé no 2 pour que ce blé soit rendu à temps pour remplir ce vaisseau?—R. Oui.

D. Les commandes sont donc émises dans un but précis.—R. Oui.

D. L'objectif de la Commission canadienne du blé est donc de faire remplir les commandes aussi expéditivement que possible?—R. Oui.

D. Par conséquent, il est à souhaiter qu'un minimum de temps s'écoule entre l'émission d'une commande et l'apparition d'un wagon?—R. C'est exact, sous réserve des instructions que je reçois, ou des autres renseignements que je reçois de la Commission canadienne du blé chaque lundi matin au sujet des quantités requises pour l'exportation. C'est ce qui gouverne.

D. Il y a un autre facteur qui n'est pas très étroitement relié aux commandes d'expédition, mais qui l'est fondamentalement à la fonction de régisseur des transports. Je crois que nous avons tous apprécié l'exposé que M. Milner a fait de ses responsabilités telles qu'il les entend, et je crois qu'il nous a fait comprendre les difficultés qui ont surgi. Je crois que beaucoup de groupements agricoles tenaient pour acquis que le régisseur des transports était disposé à s'acquitter de toutes les responsabilités que la loi lui confère. Mais il est évident que M. Milner estime que son unique responsabilité est de voir à ce que le blé arrive à temps pour remplir les cargos qui arrivent dans les ports. En général, je crois que les groupements agricoles ou les cultivateurs considèrent que votre travail consiste à effectuer la répartition des wagons depuis les points d'expédition jusqu'au moment où le cargo est rempli. C'est peut-être un peu comme envoyer un individu sarcler le jardin et il sarclerait les pommes de terre et laisserait les carottes et les pois, ou ce qui est un peu plus difficile. Cette façon d'assumer ses responsabilités m'inquiète, surtout quand le ministre des Transports, dont vous relevez, a déclaré que votre responsabilité consistait à voir à ce que les wagons soient placés pour remplir les commandes de la Commission canadienne du blé. Je voudrais que vous nous donniez encore un petit peu d'explications sur la raison pour laquelle vous ne vous êtes pas occupé plus que vous ne l'avez fait des points où le grain quitte la campagne pour être canalisé vers les ports et être exporté?—R. Vous savez que je n'ai pas délibérément ignoré les ordres que j'ai reçus. Je travaille, comme je l'ai dit, très étroitement avec la Commission canadienne du blé. A aucun moment la Commission canadienne du blé ne s'est plainte que je n'exerçais pas mes fonctions à sa satisfaction. Rendez-vous compte que la Commission canadienne du blé est le seul organisme qui s'occupe du blé, de l'avoine et de l'orge au Canada. Il ne saurait exister une plus étroite coopération que celle qui existe entre la Commission canadienne du blé et moi-même en tant que régisseur des transports.

Je vous ai dit ce matin que je parlais à la Commission canadienne du blé plusieurs fois par jour au sujet de tous les aspects du transport. Notre principal travail consiste à lui fournir ce qu'elle exporte ou ce qu'elle vend au Canada à même les contingents. Dans chaque cas, je discute avec les chemins de fer la situation aux endroits concernés. Je ne sais comment je pourrais mieux vous

répondre qu'en disant qu'il existe en tout temps une coopération parfaite entre la Commission canadienne du blé et le régisseur des transports. Ils sont tout à fait au courant de la situation qui existe à chaque endroit. Ils sont renseignés à fond sur les commandes et renseignés à fond sur les quantités requises pour l'exportation.

D. Quand la Chambre a débattu la résolution proposant de renouveler les pouvoirs du régisseur des transports, à la page 3761 des *Débats*, nous parlions de la même difficulté et j'ai dit: "Il faudrait établir en quoi consiste cette collaboration. Le ministre répondrait-il à ces deux questions et nous dirait-il si, lorsque les commandes d'expédition font défaut, cela relève de la Commission canadienne du blé, mais que, quand ce sont les wagons qui manquent, il appartient au contrôleur des transports de s'occuper de cette question ?" M. Marler a dit: "Je pense bien que le député a lui-même répondu à ses questions."—R. C'est vrai.

D. Puisque commandes et wagons sont connexes, comment peut-il arriver qu'il y ait 30 ou 40 commandes à un endroit et qu'il n'y arrive pas de wagons pendant des semaines?—R. Je vous ai dit il n'y a pas longtemps qu'il y avait 38,000 commandes de wagons dans le pays.

D. Des commandes de grain que la Commission canadienne du blé veut faire transporter ailleurs?—R. Oui. Mais ce n'est pas là le problème immédiat. Le problème immédiat est de transporter les catégories dont la Commission canadienne du blé a besoin. Je vous ai dit que, chaque lundi matin, je recevais de la Commission canadienne du blé une liste des grains et des catégories dont elle a besoin pour remplir ses engagements.

M. GOUR (*Russell*): Monsieur le président, puis-je dire à M. Milner que je le trouve très compétent, qu'il nous donne les détails les plus complets et qu'il est l'homme le plus patient au monde. Il vous faut répéter souvent pour ces messieurs. Ce n'est pas de leur faute. Ce sont de braves gens, mais ils vous critiqueront toujours. Vous pouvez leur répéter la même chose dix fois, mais ils veulent essayer de faire une tempête politique dans un verre d'eau et prouver que vous n'avez pas fait du bon travail. Ils vous critiqueront toujours. C'est de la petite politique et je suis fatigué de cette politique.

M. JOHNSON (*Kindersley*): Mais . . .

M. GOUR (*Russell*): J'ai la parole.

M. JOHNSON: (*Kindersley*): J'essaie de dire quelque chose . . .

M. Gour (Russell):

D. Vous parlez tout le temps. Vous ne savez pas ce que vous dites. Il y a des gens assez intelligents parmi nous, mais eux ne font que de l'agitation. Et nous restons assis à les écouter bien patiemment. Moi, je n'ai plus de patience. Aucun homme ne peut parvenir à tout faire parce qu'il a trop de choses. Il y a la question des catégories et il y a la question des vaisseaux qu'il faut charger. C'est ce qui compte. Les exportations passent avant tout aujourd'hui. Vous ne voulez pas que tout ce grain nous reste sur les bras au Canada. Personne ne pourrait faire mieux. Il y en a aussi dans ma circonscription qui rouspètent sans cesse, mais jamais ils ne font quoi que ce soit. —R. Je puis vous assurer, monsieur Gour, qu'en assumant cette responsabilité je savais que je serais l'objet de toutes sortes de critiques. Je savais que j'aurais à subir des critiques de la part d'hommes à qui je ne serais pas en mesure de répondre à cause de leur immunité, mais je l'ai assumée quand même. Le Canada a été très bon pour moi. Je n'ai besoin d'aucun emploi. Je possède l'indépendance financière. J'ai accepté ce travail à la demande d'un de mes grands amis, M. Howe, parce que je croyais que je serais utile au Canada. J'ai fait de mon mieux. J'ai exercé les fonctions de régisseur des transports de la façon dont je croyais devoir les

exercer pour servir les intérêts des producteurs de l'Ouest. Tout l'argent que je possède et j'en possède beaucoup est placé dans l'ouest du Canada. J'aurais eté le plus idiot du monde si je n'avais pas fait tout en mon pouvoir pour servir les intérêts de l'ouest du Canada. Je l'ai fait, monsieur.

D. Vous avez raison, monsieur.

M. Quelch:

D. Monsieur le président, dans la circonscription que je représente, la plupart des lignes sont des lignes des chemins de fer Nationaux et je crois que, dans la circonscription d'Acadia, la Commission du blé et le régisseur des transports ont fait un excellent travail. Les rares plaintes portées à mon attention ont été déférées à la Commission du blé et, en peu de temps, la situation fut assez bien améliorée à cet endroit. D'autre part, je me rends compte qu'il y a quelques cas, comme dans la circonscription du député d'Assiniboine, où il y a lieu de protester. Sa circonscription est desservie par une ligne du Pacifique-Canadien et les contingents y sont faibles. Il est naturel que ces gens croient avoir un grief et ce ne serait pas naturel qu'ils pensent autrement. Ils voient des gens qui ont des contingents de 5 et 7 boisseaux par acre et ils n'en ont que 3 ou 4. Il est donc naturel qu'ils aient un grief et je ne suis pas tout à fait satisfait de l'explication. Je me rends compte, et M. McIvor l'a fait observer, que c'était surtout dû au fait que ces endroits n'avaient pas la bonne sorte de grain. En dépit de ce que d'autres ont dit, je pense que c'est ce que M. McIvor a dit. Il a dit que la difficulté était qu'ils n'avaient pas la bonne sorte de grain. D'autre part, cette déclaration semble contredite par le fait que ces endroits ont tous des commandes.

Je pense qu'en réalité le nombre des commandes dépasse considérablement la quantité de grain que les terminus pourraient recevoir?—R. Ils ne pourraient pas les recevoir.

D. Voilà probablement un point d'éclairci, mais je pense que M. Milner reconnaîtra que les cultivateurs ont maintenant encore plus sujet de se plaindre qu'auparavant, car ils prévoyaient et espéraient que, le 31 juillet, si les contingents n'avaient pas encore été égalisés, nous ferions la même chose que l'an dernier, c'est à dire continuer jusqu'à ce que ces endroits soient égalisés. C'est ce que nous avons fait l'an dernier, mais maintenant on nous dit qu'au 31 juillet ce sera interrompu.—R. Puis-je vous répondre là-dessus? Je me trouvais à Edmonton à la fin de juillet l'an dernier. Le très hon. M. Howe passait à Winnipeg et il me demanda de ne pas manquer de le rencontrer avec la Commission du blé pour discuter la situation. Je ne pouvais pas quitter Edmonton. J'étais occupé à interroger certains agents d'élévateurs qui avaient eu des excédents excessifs. Quand j'étais en affaires, je passais beaucoup de temps dans la province de l'Alberta et je connaissais les agents ainsi que les conditions aux différents endroits. J'avais donc dit à la Commission que j'étais le représentant tout désigné de la Commission des grains pour aller discuter avec ces agents d'élévateurs. Quand j'appris que M. Howe voulait me rencontrer, M. McNamara, de la Commission canadienne du blé, me téléphona et je lui dis: "Bill, je ne pourrai pas être là, mais je voudrais que vous transmettiez un message de ma part au ministre, et c'est que je suis tout à fait et irrévocablement opposé à ce que le contingentement soit prolongé après le 31 juillet, car je sais par expérience que vous allez mettre dans les élévateurs du grain dont on n'a pas besoin pour l'exportation et dont nous avons un surplus en ce moment." Telle est ma position.

Maintenant, je vais vous parler un peu de la situation dans la partie sud de la Saskatchewan. J'éprouve de la sympathie pour ces gens, qui ne pourront livrer le même contingent que le reste des provinces de l'Ouest. Je comprends leurs sentiments, mais vous ne devez pas oublier ce long 31 juillet où fut décidée

l'expédition de quelque 28 millions de boisseaux de grain venant presque tous des régions qui souffrent aujourd'hui d'une pénurie de wagons. Ces envois ne se sont pas appliqués aux contingents de cette année. Si l'on appliquait toutes les expéditions faites de ces régions au cours de ce long 31 juillet, vous constateriez que la pénurie de wagons n'a pas été si terrible pour elles.

Je ne prétends pas que ce soit la seule explication, mais c'est l'une des causes de la situation à cet endroit. Si je pouvais faire quelque chose pour égaliser les contingents dans les provinces de l'Ouest, cela adoucirait ma vie, la vie des chemins de fer et la vie de la Commission du blé. Pourquoi donc ne le ferais-je pas ? Je parle aux chemins de fer tous les jours et je parle à la Commission du blé tous les jours et nous essayons d'envoyer ces wagons aux endroits où les contingents sont les plus bas.

Maintenant, je ne sais vraiment pas ce que je pourrais vous dire de plus.

D. Monsieur Milner, je ne vous critiquais pas dans ce cas-là. J'ai simplement exposé la situation et fait observer qu'il était bien naturel que certaines gens croient avoir un grief. Je ne vous en blâme pas. Je crois que le seul organisme que je serais prêt à blâmer est le Pacifique-Canadien qui est responsable de la situation que vous avez vous-même décrite. Je crois que le Pacifique-Canadien a une part de blâme, mais je crois qu'il faut admettre que l'autre situation résulte surtout du fait que nous avons eu de très grosses récoltes et que nous n'avons pas fait assez de ventes au fur et à mesure pour les absorber. C'est la principale cause de cette situation. Je n'ai rien à dire ou à offrir comme solution logique de cette difficulté. Il n'y a rien de plus facile, je le sais, que parler de répartir les wagons de façon à égaliser les contingents, mais éclairé par ce que M. McIvor et vous-même avez dit, je me rends compte que c'est une très mauvaise situation et je ne vous en blâme pas, ni vous, ni M. McIvor.

M. Charlton:

D. Monsieur le président, je suis de l'Est et il y a beaucoup de choses concernant la question du blé que je ne comprends pas. Je l'admets sans peine et j'ose dire qu'il y a peu de gens qui comprennent parfaitement le principe. Il y a une chose qui m'intrigue particulièrement, monsieur Milner. Vous dites que la Commission du blé a envoyé à ses élévateurs des commandes pour 38,000 wagons couverts, et pourtant vous parlez des besoins immédiats. Faut-il présumer que ce sont des besoins immédiats de blé pour l'exportation?—R. Exactement.

D. Cela est différent des commandes domestiques de grains de provende, par exemple?—R. C'est à la fois pour les besoins domestiques et l'exportation, monsieur Charlton.

D. Les 38,000 wagons?—R. Non. Les 38,000 wagons sont des commandes déjà placées à toutes les gares afin que les chemins de fer ne puissent pas dire qu'ils n'ont pas de commandes à tel ou tel endroit.

D. Vous voulez dire que c'est la quantité de grain à transporter?—R. J'ignore comment je pourrais vous l'expliquer, monsieur, car apparemment vous ne comprenez pas la situation qui existe là. Les commandes placées par la Commission du blé pour faire expédier 38,000 wagons couverts de ces endroits signifient simplement que la Commission du blé désirait avoir suffisamment de commandes à chaque endroit pour que les chemins de fer ne puissent pas dire: "Vous n'avez pas de commandes pour compléter les contingents à tel ou tel endroit."

Maintenant, laissons ces 38,000 wagons couverts. Chaque lundi matin, comme je l'ai dit tantôt au Comité, je reçois de la Commission du blé le nombre de wagons dont elle a besoin pour remplir ses engagements jusqu'à la fin de

juillet, ou jusqu'à la fin d'août ou jusqu'à la fin de septembre. Elle me dit: "C'est à toi, Roy, qu'il appartient de faire transporter cela." Je ne puis vous l'expliquer mieux que cela, monsieur Charlton.

D. Mais les besoins immédiats, est-ce seulement ce dont on a besoin aux élévateurs de tête de ligne pour l'exportation?—R. Oh certainement, et il en sera toujours ainsi. Et même, en parlant des besoins domestiques, je n'ai pas reçu une seule plainte en trois ans du marché canadien de l'Est concernant des wagons commandés et non rendus à l'endroit et au moment voulus; pareille fidélité était inconnue auparavant. J'ai sur mon bureau chaque matin le nombre de wagons à expédier sur le marché canadien de l'Est. J'ai le nombre de wagons expédiés la veille. Je sais chaque matin quelle est la situation, et les expéditions de grain canadien sur le marché de l'est du Canada n'ont pas subi de retards depuis trois ans; personne ne pourrait dire le contraire.

M. Johnson (Kindersley):

D. Que faites-vous de ce qui arriva l'automne dernier, alors que la meunerie de Humberstone aurait pu prendre 30 wagons par jour pendant un mois et que les chemins de fer n'étaient pas disposés à lui fournir les wagons?—R. Quelle meunerie à Humberstone?

D. Peu importe laquelle.—R. Vous avez des renseignements que je n'ai pas, monsieur Johnson, et je vous dis que je n'en ai jamais eu connaissance. Parlez-vous du blé de l'Ontario ?

D. Non, c'était du blé de la Saskatchewan qu'on expédiait à cette meunerie.—R. Les expéditions de blé de la Saskatchewan à Humberstone n'ont jamais fait défaut.

Le très hon. M. HOWE: Les stocks de l'élévateur de la meunerie n'ont jamais baissé en bas d'un million de boisseaux.

M. Johnson (Kindersley):

D. Quelle est sa puissance de production?—R. Peu importe ce qu'elle est, si elle a assez de blé pour satisfaire ses besoins.

D. C'est en plein là le mal. Vous ne vous occupez pas des cultivateurs et nous entendons parler d'une meunerie. C'est précisément le problème dont nous nous plaignons.

M. POMMER: C'est un peu fort.

Le TÉMOIN: Si vous me dites, Monsieur Johnson, que je ne me soucie pas des cultivateurs . . .

Le très hon. M. HOWE: Nous pouvons satisfaire tout le monde, sauf les quatre députés CCF qu'il y a dans la salle.

M. JOHNSON (*Kindersley*): Nous étions assis et nous avons entendu porter une accusation contre le Syndicat du blé de la Saskatchewan, dont nous représentons le point de vue.

Le très hon. M. HOWE: Vous ne représentez pas son point de vue.

Le PRÉSIDENT: Silence. Le sténographe ne peut rien capter quand il y en a plus d'un qui parle.

Le TÉMOIN: Puis-je répondre à M. Johnson? Monsieur Johnson, vous savez aussi bien que moi que vous n'êtes pas juste quand vous dites que je ne me soucie pas des producteurs de l'Ouest. Vous n'avez rien pour le prouver.

M. Johnson (Kindersley):

D. Sauf votre passé.—R. Mon passé me servira de défense.

Le très hon. M. HOWE: Il remonte à 35 ans avant votre propre naissance et je compare ce que Roy Milner a fait pour les cultivateurs de l'Ouest avec ce que mon honorable ami a fait.

M. GOUR (*Russell*): Il n'est pas responsable de ce qu'il dit.

M. Johnson (Kindersley):

D. Il s'agit de savoir ce que nous faisons pour les gens de l'Ouest. Je sais qu'il y a des endroits où le contingent est de trois boisseaux et à qui l'on va refuser le privilège de livrer du grain pendant que leurs voisins à 40 milles de là obtiennent des wagons. S'il appartient à la Commission canadienne du blé d'envoyer des commandes à ces endroits, quelqu'un a négligé de voir à ce que des wagons y soient envoyés pour remplir ces commandes. On nous a dit que c'était la responsabilité du régisseur des transports?—R. Qui vous l'a dit?

D. Le ministre dont vous relevez. Le ministre des Transports me l'a dit dans le compte rendu du Comité.—R. Où?

D. Ici dans le *Hansard* et je cite. J'ai dit: "Mais s'il y a pénurie de wagons, cela relève du régisseur des transports?" Et le ministre a répondu oui.—R. Il s'agit de la pénurie générale de wagons, non pas d'une pénurie de wagons à un certain endroit. Permettez-moi de prendre un moment pour vous tirer d'erreur. Il n'y a pas un homme dans cette salle, il n'y a pas un homme dans l'ouest du Canada qui puisse dire que, depuis que je suis régisseur des transports, j'aie jamais entendu parler d'endroits où les gens avaient des difficultés au sujet des wagons sans que je m'en sois occupé, et que je m'en sois occupé efficacement. Je demande à monsieur Argue si cela n'est pas vrai.

M. Argue:

D. Monsieur le président, je veux être juste et je ne puis parler que de mon expérience personnelle. Chaque fois que j'ai présenté une plainte à M. Milner touchant un besoin de wagons, il a agi rapidement, il m'a tenu au courant et, si je me trompais en disant qu'il a obtenu le résultat désiré dans chaque cas, je peux dire que, dans l'ensemble, les résultats ont été bons.

Le TÉMOIN: Je vous remercie, monsieur Argue. Je vous assure que cela s'applique aux mille ou aux cinq mille requêtes que j'ai reçues d'envoyer des wagons à différents endroits et je peux vous dire, monsieur, que c'était tout à fait en dehors de mes fonctions, je le répète, comme régisseur des transports ou de toutes fonctions qui m'aient jamais été assignées comme régisseur des transports.

M. ARGUE: Je voudrais maintenant faire quelques remarques.

Le PRÉSIDENT: M. Tucker essayait d'obtenir la parole tantôt.

M. TUCKER: Je voudrais faire une observation. Je songe que M. McIvor nous a dit que la Commission du blé avait l'entier concours du régisseur des transports en travaillant à écouler le grain des cultivateurs et qu'elle était entièrement satisfaite de ses services. Je songe aussi que la CCF se proclame constamment et à grand bruit satisfaite de la Commission du blé. C'est ce qu'elle dit. Et alors, je ne crois pas qu'il soit bien de la part d'un député CCF de se lever et d'accuser le régisseur des transports, dont l'œuvre vient d'être si explicitement approuvée par la Commission du blé, de n'avoir rien fait pour les cultivateurs et de s'être uniquement occupé des meuneries et d'autres. En toute justice pour le Comité et aussi pour un fonctionnaire qui, nous le savons tous, fait de son mieux pour rectifier les mauvaises situations qui sont portées à son attention, je crois que cela ne devrait pas paraître au compte rendu. Je ne crois pas que cela concorde avec l'attitude que prétend afficher la CCF, car elle prétend approuver cette méthode d'écouler le grain et, en même temps, il faut entendre ce qu'elle dit dans tout le pays!

M. JOHNSON *(Kindersley)*: Je ne crois pas que nous devions nous inquiéter des paroles de l'hon. député de Rosthern, car il n'y a pas beaucoup de gens dans Rosthern qui y prêtent l'oreille.

M. TUCKER: Je parviens à m'y faire élire depuis 25 ans. Quand vous aurez pu en faire autant, vous pourrez parler!

M. JOHNSON *(Kindersley)*: Il est très facile pour ceux qui veulent fausser des attitudes et des idées de le faire. Mon idée personnelle, c'est que le régisseur des transports, M. Milner, possède la même qualité que possède le très hon. ministre du Commerce, et c'est la détermination d'obtenir des résultats. Je reconnais cette qualité au ministre et à M. Milner, mais en décidant d'obtenir des résultats ils ne se soucient guère de la façon dont ils procéderont et des personnes sur les pieds de qui ils marcheront. C'est précisément la situation dans le bureau du régisseur des transports.

Je crois que si son personnel avait été augmenté, comme nous l'avons proposé, les individus concernés et les cultivateurs aux points de livraison auraient obtenu qu'on s'occupe d'eux.

M. TUCKER: Je soulève un point d'ordre. M. Milner est ici pour nous expliquer le rapport que nous a déféré la Chambre des communes et jusqu'à ce que chaque membre du Comité ait posé les questions qu'il désire poser et que le témoin ait répondu, je prétends que les discours sur la politique à suivre sont irréguliers. Ce rapport nous a été déféré pour que nous en fassions l'examen. M. Milner est ici comme témoin pour répondre à toutes les questions à ce sujet. Je prétends que tous les membres devraient poser leurs questions et, quand les questions seront finies, nous pourrons discuter la teneur du rapport à faire, le cas échéant. Je prétends que les membres ne devraient pas prendre la parole et prononcer de longs discours sur ce qu'il faudrait faire ou ne pas faire, mais se contenter d'interroger.

M. JOHNSON *(Kindersley)*: Alors, présentez une autre motion de clôture.

Le PRÉSIDENT: Un point d'ordre a été porté à l'attention du président, et c'est que nous avons un témoin et que le témoin doit parler des ordres qu'il a reçus du gouvernement, et que toute discussion sur la politique du gouvernement à cet égard ne concerne pas le régisseur des transports.

Telle a toujours été le principe suivi au sein du Comité et je crois devoir inviter les membres à s'abstenir d'impliquer le régisseur des transports dans des questions de politique et de se limiter aux affaires et aux questions concernant directement le régisseur. Encore un mot. Il est toujours dangereux et il n'est pas bon que les membres s'attaquent aux personnes, car cela n'apporte rien au débat, n'apporte rien à la discussion. J'invite donc respectueusement tous les membres à essayer de s'abstenir de toute attaque contre les personnes, mais de traiter le sujet objectivement. Monsieur Johnson ?

M. JOHNSON *(Kindersley)*: Je voudrais compléter ce que je disais. Ce n'est pas une question de politique parce que je l'ai déjà dit au Comité, et c'est que si le personnel de la régie des transports était accru, il serait probablement plus facile pour nous de faire rectifier ce qui ne va pas dans l'écoulement du grain.

Le très hon. M. HOWE: Ce personnel va perdre un membre en décembre, et je doute que nous puissions trouver quelqu'un pour le remplacer; et si jamais il assiste à une séance du Comité, je suis bougrement certain que nous n'y serons pas.

M. JOHNSON *(Kindersley)*: Je crois qu'il reviendra à titre de commissaire des grains et nous aurons donc encore les services de M. Milner. J'ai déjà dit et je répète qu'il n'existe aucune détermination de résoudre le problème.

M. TUCKER: L'honorable député ne discute-t-il pas une question de politique ? La question de savoir s'il faut un ou deux régisseurs des transports ne regarde pas M. Milner, n'est-ce pas ? Manifestement, M. Johnson s'écarte du sujet.

M. ARGUE: Nous sommes à discuter l'exposé que M. Milner a fait ce matin, je crois, à titre de régisseur des transports, et la ligne de conduite du

régisseur des transports. C'était son rapport, son rapport verbal et je soutiens, monsieur le président, que les commentaires des membres du Comité concernant le rapport qui nous a été fait sont tout à fait réguliers. M. Milner a fait un exposé très long ce matin et je crois que les membres du Comité devraient avoir l'occasion de répondre.

Le très hon. M. HOWE: Combien de membres, selon vous, devraient avoir cette occasion ?

M. ARGUE: Tous les membres !

Le très hon. M. HOWE: Alors, pourquoi ne donnez-vous pas une chance aux autres membres ?

Le PRÉSIDENT: Vous soulevez un point d'ordre ?

M. ARGUE: Oui, monsieur le président, mais le ministre persiste à m'interrompre.

M. JOHNSON *(Kindersley)*: Vous autres qui prétendez être être si au courant de cela . . .

Le PRÉSIDENT: Allons ! Allons !

M. ARGUE: Je crois que le ministre m'a interrompu au moment où je disais que les membres devraient avoir le droit de commenter la déclaration faite ce matin par M. Milner. C'est le président, auprès de qui le ministre est assis, qui décide quand un membre peut prendre la parole. Nous nous entendons très bien avec le président, sauf quand le ministre interrompt.

Le PRÉSIDENT: Je vous rappelle à la question.

M. ARGUE: Je voudrais obtenir une assurance de vous, si possible, monsieur le président. Si vous préférez que nous attendions pour parler au long des changements qui, à notre avis, devraient être faits dans le bureau du régisseur des transports, très bien. Mais je voudrais avoir l'assurance, monsieur, qu'une occasion nous sera fournie, et que le Comité de l'agriculture se réunira la semaine prochaine, lundi ou mardi, pour discuter tout ce problème afin que tous les membres aient l'occasion d'exprimer leur avis. Autrement dit, le Comité ne devrait pas être bâillonné et après l'ajournement aujourd'hui il ne devrait pas être convoqué de nouveau seulement pour la rédaction du rapport à huis clos.

Je crois que nous affrontons maintenant ce seul principe et c'est un sujet contentieux qui concerne l'écoulement actuel du blé et des autres grains. Et j'ai ici beaucoup de preuves que la politique actuelle n'a pas l'appui des groupements agricoles, qui la critiquent beaucoup. Je veux faire une déclaration générale à ce sujet plus tard.

Le PRÉSIDENT: Naturellement, toutes les questions relatives à l'exposé que le régisseur des transports a fait ce matin sont admises, mais je dois dire, cependant, que la question de savoir si le bureau du régisseur des transports doit être agrandi ou changé de toute autre façon . . . Je suppose que les questions qui se rapportent au régisseur des transports et à ses opinions touchant certains bureaux sont admissibles, mais il serait inutile et irrégulier de lui demander son opinion sur des questions de politique, car il n'a pas juridiction sur ces questions.

On mesure toujours l'à-propos d'une question en se demandant si elle touche les attributions du témoin; si la question s'écarte de ses attributions, elle est irrégulière. Je suis certain que tous les membres du Comité connaissent assez bien ce que comporte le poste de régisseur des transports pour respecter la règle et ne pas s'en écarter. Je crois que la discussion devrait avoir lieu maintenant. Il sera inutile ensuite de convoquer une autre séance du Comité, car le Comité n'aura plus rien à étudier.

M. ARGUE: Alors, monsieur le président, s'il en est ainsi, je crois que nous devrions continuer de discuter l'ensemble du rapport et les pouvoirs

généraux du régisseur des transports. Si nous ne terminons pas la discussion cet après-midi, c'est mon humble avis qu'il n'y aura qu'une seule chose à faire et ce sera de convoquer une autre séance du Comité de l'agriculture afin que cette discussion puisse se continuer.

Le PRÉSIDENT: La question ne se pose pas encore, monsieur Argue. Il n'est pas question que le Comité s'ajourne ou qu'une mesure de ce genre soit prise. Nous siégeons, c'est tout.

M. TUCKER: Voilà où j'en suis, monsieur le président: M. Milner est ici pour que les membres du Comité l'interrogent sur son exposé et sa conduite. Si nous devons être divertis par de longs discours de certains députés CCF, nous voudrions le savoir. Quand nous aurons fini d'interroger M. Milner, alors, naturellement, rien ne les empêchera de faire les discours qu'ils croiront à propos de faire au Comité. Mais je suis fortement opposé à ce qu'on oblige un homme aussi occupé que M. Milner, qui est ici pour répondre à des questions et pour élucider des points difficiles, à entendre de longs discours des députés CCF, et je m'oppose à ce que ces discours empêchent les autres membres de poser leurs questions. Ils ont le même droit d'en poser que les députés du parti CCF.

M. JOHNSON *(Kindersley)*: Pourquoi ne pas poser une question ?

M. TUCKER: Je n'ai pas eu la chance de poser une seule question; vous autres, vous faites des discours. Il y a des questions que je voudrais poser.

Le PRÉSIDENT: Je crois que M. Tucker a raison sur ce point, mais en tant que président, je ne puis prévoir les discours qui peuvent se prononcer. Je me tiendrai prêt à intervenir. Je suis sûr que tous les membres me prêteront leur concours en ne discourant pas trop longtemps, afin de donner une chance aux autres, car, vous le savez, je n'ai pas besoin de vous le rappeler, ce comité est l'un des comités permanents les plus nombreux de la Chambre. Si tout le monde veut être entendu, il faudra que chacun use de modération.

M. TUCKER: Je crois constater, monsieur le président, que la CCF n'a plus de questions à poser et je voudrais poser une question si on me le permet.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Tucker.

M. JOHNSON *(Kindersley)*: Ne prenez pas pour acquis que nous n'en avons plus.

M. TUCKER: Vous avez discouru tout l'après-midi.

M. CARDIFF: Je voudrais poser une question.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Cardiff.

M. CARDIFF: Mais elle ne concerne certainement pas les wagons, et ce n'est pas une attaque personnelle.

Le PRÉSIDENT: Elle sera parfaitement régulière alors.

M. Cardiff:

D. Je voudrais poser la question suivante à M. Milner: le prétexte que le germe de blé manque dans le blé canadien, avec d'autres ingrédients, était-il justifié quand le prix du pain fut majoré d'un cent ? — R. Monsieur, vous vous rendez sûrement compte que c'est tout à fait hors de mon domaine.

D. Je croyais que vous pourriez répondre à cette question. — R. Même si je le pouvais, je ne le ferais pas.

D. Le ministre s'est mieux efforcé que vous de répondre à cette question. Je l'ai posée au ministre du Commerce en Chambre et il a admis sans réserve avec moi que ce n'était pas l'absence de germe de blé dans le blé qui avait justifié l'augmentation d'un cent. — R. Si le chef de notre laboratoire était ici, il pourrait vous répondre. Je ne suis pas chimiste, monsieur.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Tucker.

M. Tucker:

D. Je voudrais demander à M. Milner de traiter une question qui a été fort débattue. Qu'est-ce qui a motivé l'attitude du Pacifique-Canadien ? M. Milner a dit qu'il n'avait pas pu obtenir de lui qu'il fasse ce qu'il avait à faire avant de s'adresser au président lui-même. On a laissé entendre que c'était parce que le Pacifique-Canadien voulait garder bas le tarif du défilé Crowsnest. Je me demande si le régisseur des transports sait pourquoi le Pacifique-Canadien ne lui a pas prêté le concours qu'il en attendait, et s'il y eut, à son avis, un refus délibéré de coopérer. — R. Monsieur Tucker, je crois que la meilleure réponse que je puisse vous donner est la suivante: M. Crump excellait dans l'exploitation du Pacifique-Canadien, et quand il fut élevé au poste de président de la compagnie, il régnait, dirais-je, une sorte de manque d'expérience comme il arrive très souvent dans les grandes entreprises. C'est ce manque d'expérience que je dus affronter et qui causa la pénurie de wagons et la pénurie de matériel qu'il y eut dans l'Ouest au cours de cette période. C'est ce à quoi je faisais allusion ce matin en parlant, je crois, de "gratte-papier" et de "théoriciens". Et ce n'est pas les seuls noms que je leur donnais quand je leur parlais. Mais c'est le langage le plus poli que je peux employer ici. Il s'agissait évidemment d'un personnel inexpérimenté qui essayait de diriger les services de transport du Pacifique-Canadien, et pour ma part je n'obtins pas satisfaction avant d'aller jusqu'au président de la compagnie, après quoi nous avons eu des résultats. Je crois que tous savent ici, et surtout les députés de l'Ouest, que les wagons furent fournis après cela en nombre parfaitement suffisant pour répondre aux besoins de l'Ouest.

D. Si vous êtes convaincu que ce ne fut pas intentionnel de la part de l'administration du Pacifique-Canadien, j'en conclus qu'il serait prêt à déployer les efforts nécessaires pour fournir assez de wagons pour rectifier la situation, si possible, avant la fin de la campagne agricole ? — R. Monsieur Tucker, cela aussi pose un problème, car comme je vous l'ai dit, nous avons environ 9,000 wagons sur les voies ou en mouvement entre l'Ouest et la tête des Lacs. Nous avons environ 3,000 autres wagons sur la côte de l'Ouest. Nous ne pouvons pas augmenter ces nombres.

Cependant, il me répugne un peu de le dire parce que je n'en ai pas parlé à George McIvor, je crois qu'au lieu de prolonger la période de livraison après le 31 juillet, je serais enclin plutôt à diriger les moyens de transport disponibles vers les endroits qui n'ont pas livré d'aussi gros contingents que les autres endroits dans l'Ouest, de façon à réaliser l'égalité partout dans l'Ouest aussi rapidement que possible après le 31 juillet. Je crois que ce serait une solution raisonnable et qu'il serait peut-être possible d'appliquer.

M. ARGUE: Comment réaliser l'égalité quand il n'y a plus de contingents ?

M. Tucker:

D. Je crois que la situation qu'on a mentionnée pour les gares du Pacifique-Canadien dans le sud-ouest de la Saskatchewan prévaut aussi dans d'autres parties de la Saskatchewan. C'est vrai, n'est-ce pas ? — R. C'est exact, monsieur.

D. C'est pourquoi, me semble-t-il, on a dit que cette situation n'était pas entièrement due à l'absence des sortes de grains requises mais qu'elle était due surtout au fait que le Pacifique-Canadien ne fournissait pas autant de wagons que les chemins de fer nationaux. — R. Cela n'existe plus aujourd'hui, comme vous le savez, monsieur Tucker. Il y a assez de wagons. Et même, le Pacifique-Canadien en a actuellement plus que les chemins de fer nationaux dans l'Ouest.

D. Quand vous avez mentionné le nombre de wagons, parliez-vous du total des wagons, ou du nombre de wagons affectés au transport du grain?—

R. Quand j'ai parlé des wagons tantôt, je parlais du total des wagons que possède chaque compagnie. Le Pacifique-Canadien en a 48,000 et les chemins de fer nationaux en ont 65,000.

D. Mais le Pacifique-Canadien a quand même plus de wagons que les chemins de fer nationaux pour transporter le grain dans l'Ouest ? — R. Dans l'Ouest. Et même, en parlant des besoins de wagons, j'ai interrogé M. Crump au sujet des wagons du Pacifique-Canadien et il m'a dit que 58 p. 100 de tous les wagons couverts à marchandises que possède le Pacifique-Canadien étaient dans l'Ouest depuis le 1er mai. Avant cela, 50 p. 100 seulement des wagons de la compagnie étaient dans l'Ouest. Cela a fait une différence sensible dans le nombre de wagons à notre disposition.

D. Et vous croyez que le déficit qui dura pendant six semaines parce que le Pacifique-Canadien avait négligé d'envoyer assez de wagons sera comblé, dans une grande mesure au moins, avant la fin de la campagne agricole, n'est-ce pas ? — R. Non, je ne crois pas qu'il soit comblé avant la fin de la campagne, car, malgré le grand nombre de wagons que nous avons là, de grandes quantités de diverses catégories de grain sont exigées et il ne reste pas assez de temps. Pour égaliser les contingents dans tout le pays, il faut s'y prendre dès le début de la campagne agricole. Il faut faire un relevé intelligent des différentes sortes de grains qui se récoltent dans les diverses régions et puis répartir les wagons entre ces régions, mais non pas au cours des deux derniers mois de la campagne. Cela fait naître une situation impossible. Vous aurez toujours des difficultés. Je ne serai pas ici pour m'en occuper, mais je vous conseille pour l'avenir de jeter un coup d'oeil intelligent sur la nature des récoltes dans ces régions. Nous avons eu cette situation pendant trois ans dans la région d'où vient M. Argue. Vous avez eu là des récoltes qui étaient anormales, et particulièrement anormales dans cette région au cours d'une période de trois ans. Vous niez de la tête, monsieur Argue, mais mon expérience date de loin.

D. Je crois que c'est un peu plus à l'ouest. — R. Je l'accorde. En partant de là vers l'ouest directement.

D. C'était plus vrai dans la région de M. Johnson que dans la mienne. — R. Très bien. Le transport de ce grain devait fatalement présenter des difficultés, étant donné surtout qu'on peut le diriger vers l'ouest pour l'exporter, si c'est la bonne sorte de grain, car la différence des frais de transport vers l'ouest est très légère. Mais je reviens à ce que je disais plus tôt: si l'on veut essayer d'égaliser les contingents, il faut y travailler depuis le début de la campagne agricole jusqu'à la fin; on ne peut pas espérer les égaliser si l'on attend jusqu'à la fin de la campagne; cela ne fait aucun doute. Je me fonde sur l'expérience que j'ai acquise pendant toutes les années que j'ai passées ici. J'ai observé la situation et j'ai déjà dit aux députés que la meilleure chose qui pourrait m'arriver, la chose qui m'empêcherait d'avoir tout le monde contre moi, ce serait d'avoir une situation, une situation heureuse mais que je crois improbable, où il n'y aurait pas de plaintes. Le seul moyen de créer cette situation serait d'égaliser les contingents partout dans l'Ouest. Je demande au Ciel comment nous pourrions y parvenir. Quel que soit le prochain régisseur des transports, je serai toujours disposé à discuter avec la Commission du blé si elle veut établir un système quelconque; je discuterai avec n'importe qui et je mettrai toute l'expérience que j'ai acquise au cours des cinq dernières années—et elle est considérable—au service de n'importe qui, et je m'engagerai à travailler jour et nuit à essayer d'égaliser les contingents dans l'Ouest. Je ne puis faire mieux que cela. On continue de me critiquer en tant que régisseur des transports, mais la position que je prends à l'égard de la situation est claire. Je ferai n'importe quoi maintenant et pendant tout le temps que j'occuperai encore mon poste, et même après si mon expérience

peut être utile, pour aider toute personne qui voudra me consulter au sujet de la régie des transports et de la solution de ce problème. Je ne serai que trop heureux de le faire.

M. TUCKER: Je crois que la plupart des membres savent par expérience que M. Milner a fait de son mieux pour aplanir toutes les difficultés, comme celles résultant des petits contingents. Je crois que tous les membres ont pu le constater, et nous connaissons le bon vouloir de M. Milner et son désir de bien faire. Je crois aussi que les cultivateurs comprennent que, si le grain ne se vend pas, ils ne peuvent l'expédier aussi vite que s'il se vendait. Mais je sais qu'ils estiment que, s'ils n'ont pas pu en livrer plus, c'est en partie parce que l'une des compagnies ferroviaires n'a pas fait aussi bien que l'autre. Tout le monde comprend que cela leur inspire de la rancoeur. C'est pourquoi je suis heureux d'entendre dire que l'on fait tout ce qu'il est possible de faire pour résoudre le problème.

Il y a une autre question que je voudrais mentionner. M. Milner a laissé entendre que, par suite d'une recommandation unanime du Comité, celle que les chemins de fer répartissent les wagons entre les différents endroits proportionnellement aux commandes qu'il y a, certaines compagnies concentrent leurs commandes à certains endroits afin d'y obtenir une part disproportionnée des wagons. M. Milner a mentionné qu'à un endroit une compagnie avait placé des commandes pour 40 wagons, ce qui dépassait de beaucoup la moyenne de ses expéditions dans l'ensemble de la Prairie. Naturellement, cela a créé beaucoup de ressentiment. Or, quand une compagnie se conduit de cette façon, qui n'est vraiment pas conforme à l'esprit de la recommandation du Comité, avez-vous une solution à recommander, une loi, une ordonnance de vous ou des instructions, pour empêcher cela d'arriver trop souvent ?—R. J'en ai discuté avec la Commission canadienne du blé et j'ai porté à son attention non pas un, mais plusieurs endroits où cela s'était produit. Comme vous le savez, si vous affrontez cette sorte de concurrence en affaires et si une personne vous porte un coup semblable à un endroit, vous choisirez un autre endroit où vous avez vous-même du terrain à gagner et vous lui rendrez son coup. Des placements de commandes inspirés ainsi par la concurrence peuvent, en se multipliant, rendre impossible une répartition sensée des wagons. J'ai donc proposé à la Commission du blé d'obliger toute compagnie à qui elle donne une commande en vrac à montrer comment elle la répartira entre les différentes gares. La Commission du blé a jugé, et avec raison, je pense, qu'il ne fallait rien faire pour entraver la concurrence qui existe sur nos marchés. Je crois, cependant, qu'elle a fini maintenant par décider qu'en présence d'un cas nettement exagéré, elle dira qu'il y a trop de commandes à cet endroit. Je crois que l'on s'occupera de ce problème, qui a résulté des circonstances et qui est tout récent. Je crois qu'on y mettra fin.

M. Blackmore:

D. Monsieur le président, M. Milner, il y a quelques minutes, a fait une remarque qui a été plus ou moins effacée par une interruption. Il a dit qu'il croyait que la décision déjà annoncée de discontinuer le contingentement le 31 juillet—j'espère que j'emploie la bonne terminologie—serait probablement modifiée.—R. Non, monsieur, je n'ai pas dit cela. Si vous me permettez de vous reprendre, monsieur Blackmore, j'ai dit qu'à mon avis la Commission du blé s'occuperait peut-être des endroits qui n'ont pas livré le même contingent que le reste du pays, en leur accordant une préférence pour les expéditions au début de la nouvelle campagne, de sorte qu'au 15 septembre le tout serait à peu près égalisé. Je crois qu'il n'y aurait aucune difficulté à le faire.

Le très hon. M. HOWE: Vous vous souvenez que j'ai dit à la Chambre qu'une fois la pression disparue au mois d'août, quand il n'y aurait pas de

livraisons et avant que la nouvelle récolte arrive, rien ne serait épargné pour faire disparaître les différences subsistant à la fin de la campagne agricole. Et je suis certain qu'on le fera. J'en ai parlé à la Commission du blé.

M. QUELCH: Vous voulez dire que vous concentrerez des wagons à ces endroits afin que leur contingent soit plus gros que les contingents d'ailleurs; si à la fin de la campagne agricole il n'a pas été possible d'égaliser les contingents, vous vous assurerez que les endroits qui avaient de petits contingents l'an dernier en aient de gros cette année.

Le très hon. M. HOWE: Je crains d'être incapable de donner cette garantie.

M. Mang:

D. Avez-vous déjà constaté que des soupçons de ce genre étaient fondés ?— R. Non, monsieur. Je ne l'ai jamais constaté. Quand j'ai assumé la régie des transports, voici la seule déclaration publique que j'ai faite. C'est la seule déclaration publique que j'aie faite, je crois, comme régisseur des transports. J'y disais:

> J'aborderai ce problème du transport en sachant que les armateurs et les compagnies ferroviaires connaissent mieux leurs affaires que personne d'autre. J'espère que nous aurons leur concours pour trouver le meilleur moyen de supprimer les engorgements qui empêchent de faire le meilleur usage possible des moyens de transport.
>
> Il y aura à transporter de grandes quantités de grain et de minerai, ainsi que d'autres produits volumineux comme le charbon, la pâte de bois, la pierre et le bois de construction. Nous ne voulons rien faire qui puisse nous priver des connaissances techniques qu'exige le bon fonctionnement des compagnies de transport et nous ferons tout en notre pouvoir pour éviter de promulguer des ordonnances.

Il y a cinq ans que je suis là et je n'ai jamais changé d'avis. On demandait, par exemple: "Pourquoi le régisseur des transports n'a-t-il pas ordonné à la compagnie ferroviaire d'affecter plus de wagons au transport du grain ?" Vous avez soulevé la question, monsieur Mang. Je vais supposer que vous êtes le régisseurs des transports et que je suis la compagnie ferroviaire. Vous m'ordonnez d'affecter plus de wagons au transport du grain et je vous réponds immédiatement: "Alors dites-moi, monsieur le régisseur des transports, quelles marchandises je dois cesser de transporter." Or, si les chemins de fer me posaient cette question, je vous assure que je serais bien en peine. Devrais-je leur dire de ne pas transporter de bois, de ne pas transporter de charbon, de ne pas transporter de matériaux de construction et des marchandises diverses ? J'ai examiné de quoi consistent les convois de fret. Je vous ai dit que c'est un mélange; ils transportent de tout à la fois. Je crois que ni moi, ni aucun autre fonctionnaire, quel qu'il soit, puisse dire aux chemins de fer de cesser de transporter certaines de ces autres marchandises et d'affecter plus de wagons au grain. J'ai expliqué la situation aux compagnies ferroviaires. Je leur ai expliqué le problème, que nous avons du blé à transporter et que j'ai besoin de leur concours. Dans les cinq ans que j'ai passés à ce poste, les chemins de fer nationaux m'ont donné leur concours à 100 pour cent et le Pacifique-Canadien à 98 pour cent. Je ne crois pas que j'aurais pu demander mieux.

D. Je pose une autre question, surtout pour que ce soit au compte rendu. La méthode que nous employons pour écouler notre blé par l'entremise de la Commission canadienne du blé consiste, pour nous, les cultivateurs, à mettre notre blé en commun pour le diriger vers le marché domestique ou vers l'étranger. Nous le mettons en commun. Nous acceptons les risques du résultat à la fin de l'année. En plus de cela, n'est-il pas vrai que nous mettons aussi en commun nos occasions de livrer? En d'autres mots, il n'y a aucun moment,

aucune date, aucun mois où nous pouvons nous attendre de jouir exactement du même traitement que d'autres. Nous devons nous rendre compte que nos occasions de vendre sont mises en commun et que notre tour viendra. Pour la livraison et l'écoulement de notre grain, il nous faut faire confiance à des gens qui, croyons-nous, connaissent leur affaire et agissent de façon à servir les meilleurs intérêts des producteurs.—R. J'imagine que nous sommes disposés à accepter ce point de vue.

D. Je le dis autant pour le compte rendu (record) que pour autre chose.—R. Je ne veux pas établir de records.

D. En ce qui concerne les estimations, l'an dernier nous avons eu peine à obtenir la limite de temps que vous refusez d'appliquer cette année pour la campagne agricole. L'an dernier, nous avons prolongé le contingentement. Or, cette année, il ne sera pas prolongé. Il est nécessaire pour nous, les cultivateurs, de coopérer quand nous faisons l'estimation de la quantité que nous aurons à livrer. Les estimations que nous avions faites l'an dernier quand le contingent de 8 boisseaux fut annoncé ont été détraquées. M. Howe, le régisseur des transports et la Commission du blé en ont reçu beaucoup de critiques; mais il arrivait que les cultivateurs eux-mêmes n'avaient pas utilisé le mécanisme à leur disposition pour faire une bonne estimation. Je ne dis pas que ce fut intentionnel. Ils sont arrivés à la fin de juillet et, au lieu du pot de blé qu'ils avaient dit avoir aux élévateurs, ils en avaient un plein silo, 1,000 boisseaux . . .

Un hon. MEMBRE: Et une nouvelle récolte arrivait.

M. Mang:

D. Oui, et une nouvelle récolte arrivait. Mais je dis qu'il n'est pas juste de critiquer nos fonctionnaires pour des situations que la température a créées et que l'état de nos propres affaires personnelles a aussi aidé à créer.

Les critiques que nous avons formulées me troublent beaucoup. Il nous faut faire confiance à quelqu'un. Nous avons des gens qui ont de bons états de service. Nous faisons confiance à Dieu pour la température. Si nous continuons de nier les faits en ce qui concerne le système de mise en commun que nous avons pour écouler notre grain, il viendra un temps où nous n'aurons pas de fonctionnaires compétents pour nous servir parce qu'il viendra un temps où leur patience s'épuisera et où ils diront: "Vendez-le vous-mêmes et prenez les maux de tête qui vous appartiennent."

Je voulais que cela fût dit.

M. Blackmore:

D. Je veux être bien compris et vous savez tous que Lethbridge est l'un des endroits à l'heure actuelle qui n'ont pas eu de wagons. Nous nous sommes efforcés de ne pas nous plaindre trop, mais nous avons réussi à nous plaindre assez. Voici maintenant ce que je me demande. Supposons que nous admettions, comme le ministre l'a dit à la Chambre et comme vous l'avez dit vous-même, monsieur Milner, que vous faites vraiment de votre mieux. Supposons que, dans ma circonscription, il y a un homme qui possède, disons, du blé no 3 ou no 2 de haute qualité et que cette sorte de blé n'est pas en demande sur le marché mondial et qu'une fois de plus c'est du no 5 et du no 6 que l'on veut. Le voilà relégué aux oubliettes. On pourra lui dire: "Il nous est impossible de faire quoique que ce soit pour vous." Ne pensez-vous pas qu'on devrait finir par trouver un moyen de nous aider?

Le TÉMOIN: Nous enverrons des wagons là d'ici la fin du mois.

Le très hon. M. HOWE: Pour être juste, je crois que M. Plumer a dit qu'il y avait des difficultés à Lethbridge, mais qu'on était à les surmonter très rapidement.

M. BLACKMORE: Je l'ignore. Je sais que nous avons eu des difficultés. Je veux être certain d'avoir fait tout en mon pouvoir pour qu'on s'en occupe.

Le très hon. M. HOWE: Ayez confiance.

M. BLACKMORE: Il faut parfois plus que de la confiance.

M. McCullough (Moose Mountain):

D. Au début du printemps, il semble qu'en comparant le nombre de wagons américains au Canada au nombre de wagons canadiens aux Etats-Unis on a constaté une différence d'environ 14,000. Pouvez-vous en donner la raison au Comité?—R. Oui. C'est que, pendant que la navigation est fermée, nos fabriques de papier ne peuvent pas expédier leur papier par les Lacs et qu'ils utilisent un grand nombre de wagons pour le transporter là-bas. Les chemins de fer américains avaient un si grand nombre de wagons en mauvais état et se trouvaient réduits à une extrémité telle qu'ils gardaient simplement nos wagons. J'ai fait tout ce que je pouvais pour les ramener, mais mes pouvoirs sont limités à cet égard. Je ne peux pas dire au *New York Central* ou au *Pennsylvania Railroad* de retourner les wagons canadiens à nos chemins de fer. Je peux m'adresser à nos chemins de fer et leur demander s'ils font leur possible auprès de l'*American Association of Railroads*, l'organisme avec lequel ils traitent, pour obtenir ces wagons. Cette situation n'existe plus. Je m'en suis occupé. Je n'ai pas cessé un moment de travailler à faire revenir des wagons. Permettez-moi de vous dire quelle est la situation aujourd'hui . . .

D. Puis-je vous poser une question auparavant?—R. Oui. Allez-y.

D. Ces wagons sont surtout chargés de pâte de bois, n'est-ce pas?—R. Surtout de papier, monsieur.

D. Tardait-on beaucoup à les décharger, ou bien se hâtait-on de les décharger et de les renvoyer?—R. On ne se hâtait pas de les renvoyer. Les chemins de fer américains les gardaient parce qu'ils manquaient eux-mêmes de wagons couverts, et leur excuse était que nous avions beaucoup de leurs wagons découverts. Pour ces chemins de fer, ce qui compte c'est la différence entre le nombre de toutes les sortes de wagons qu'il y a aux États-Unis et le nombre de ceux qu'il y a au Canada. Nous manquons parfois de wagons découverts ici. Permettez-moi de vous dire quelle est actuellement la situation. J'ai demandé l'autre jour au Pacifique-Canadien de me renseigner à ce sujet car je savais que la question surgirait probablement. J'ai ici des rapports des deux réseaux. Le Pacifique-Canadien dit qu'il y a 9,424 de ses wagons couverts sur les lignes américaines et qu'il y a 5,347 wagons couverts américains sur les lignes du Pacifique-Canadien. C'est une différence de 4,077 contre le Pacifique-Canadien. Il y a 562 wagons découverts—du type gondole, que vous connaissez—du Pacifique-Canadien sur les lignes américaines. Et il y a 3,878 wagons découverts américains sur les lignes du Pacifique-Canadien, soit une différence de 3,878, contre les chemins de fer américains, alors que l'autre différence contre le Pacifique-Canadien est de 4,077. Ce n'est pas loin de l'équilibre.

D. A quelle date cela remonte-t-il?—R. La date la plus récente qui apparaît ici est le 3 juillet, et c'est la même date pour les chemins de fer nationaux: 10,900 wagons couverts des C.F.N. aux États-Unis, 8,300 wagons couverts américains et 9,400 wagons découverts américains sur le côté canadien. En comptant toutes les variétés de wagons à marchandises, il y a environ 6,800 wagons américains sur les lignes des C.F.N. de plus qu'il n'y en a des C.F.N. sur les lignes américaines.

M. Argue:

D. Avez-vous les chiffres de l'automne dernier sous la main?—R. Je puis vous les citer de mémoire, car je travaillais là-dessus sans arrêt. Nous avions un déficit de 7,500 à 8,000 wagons couverts qui restèrent assez longtemps aux

États-Unis et que nous ne pouvions pas faire revenir. Le chiffre fut plus élevé que cela à un moment, monsieur Argue, mais je parle de moyenne. Il y eut une période où il y en avait un plus grand nombre, mais c'est à peu près la moyenne que je vous donne. Les représentants des deux réseaux allèrent aux États-Unis.

M. McCullough (Moose-Mountain):

D. Au cours de cette période, la pénurie de wagons expliquait-elle en partie le retard des livraisons?—R. Non, ce n'était pas à une époque où le besoin était très grand.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions?

M. Nicholson:

D. Monsieur le président, certains libéraux voudraient peut-être participer. Nous avons pris beaucoup de temps. Ces questions sont très importantes pour nous, mais s'il n'y a pas d'autres libéraux qui désirent parler en ce moment, je voudrais poser une question au sujet du Conseil interprovincial des syndicats de cultivateurs. Quand le Conseil s'est présenté ici, voici ce que son mémoire disait au sujet de la répartition des wagons:

> Les cultivateurs aimeraient qu'on établisse un système efficace qui leur permette de livrer leur grain à l'élévateur de leur choix. Il faudrait donc une disposition dans la Loi canadienne sur les grains spécifiant qu'ils peuvent indiquer leur préférence en remplissant leur demande de permis de livraison à l'élévateur de leur choix. De son côté, la Commission du blé devrait être autorisée à régler le cycle annuel de la répartition des wagons d'après les quantités de boisseaux assignés à chaque élévateur sur les permis.

—R. Vous savez que cette question relève du gouvernement, monsieur Nicholson; je n'ai rien à y voir.

D. J'y arrivais. Le ministre des Transports a dit à la Chambre que, en tant que régisseur des transports, vous aviez l'autorité voulue et je crois comprendre que vous avez admis que vous l'aviez, mais que vous refusiez de vous en servir. Comme on l'a fait observer ce matin, c'est une question qui inspire de véritables inquiétudes. Je me rends compte que des gens comme M. Gour n'aiment pas m'entendre mais je suis ici pour représenter mes gens.

M. GOUR (*Russell*): Il a répondu dix fois à cette question.

M. Nicholson:

D. Je prétends, monsieur le président, que vous pouvez me rappeler à l'observance du règlement, mais que les membres n'ont pas le droit de faire la sorte d'observations qu'un membre vient de faire. Je me rends compte que ce sont de rudes problèmes. Ils ne sont pas de solution facile, mais je pense qu'il est ennuyeux que la Commission du blé, le régisseur des transports et les chemins de fer se renvoient la balle sans que quelqu'un assume la responsabilité.—R. Monsieur Nicholson, vous êtes en train de dire qu'il faut rejeter sur les épaules du régisseur des transports tous les maux de l'Ouest, que je ne sais pas ce que je fais, que j'administre mal la tâche que j'ai entreprise? C'est ce que vous prétendez?

D. J'ai cité un problème ce matin après que vous eussiez dit que vous n'aviez reçu aucune plainte de ce genre. Cette sorte de problème existe à presque chaque point d'expédition du syndicat du blé dans la province de Saskatchewan. Dites-vous que c'est le chemin de fer, les chemins de fer Nationaux qui sont responsables du fait qu'à un endroit il y a un élévateur qui regorge depuis deux semaines, alors que les deux autres élévateurs ont ensemble de l'espace disponible pour 30,000 boisseaux? Quelqu'un a été responsable au

cours des dernières semaines, des derniers mois, pour qu'il y ait de l'espace dans deux élévateurs pour 30,000 boisseaux et que le troisième déborde?—R. Monsieur Nicholson, vous savez ce qui arrive dans un cas de ce genre. Un rapport à ce sujet est envoyé aux chemins de fer par la Commission du blé, disant qu'il y a de l'espace pour 60,000 boisseaux à cet endroit et à partir de ce moment on n'y enverra plus de wagons. Vous savez qu'il en est ainsi.

D. Mais vous envoyez un wagon à chacun des élévateurs parce qu'il y a trois élévateurs à cet endroit.—R. Quand est-ce arrivé?

D. C'est la situation dont le syndicat du blé s'est plaint.—R. Quand?

D. Ce matin.—R. Ce matin, on a envoyé un wagon à chaque élévateur?

D. Non. Comme je l'ai dit, mes renseignements sont qu'il y avait de l'espace pour 30,000 boisseaux dans les deux élévateurs quand le syndicat du blé a tenu son assemblée il y a une semaine.—R. Cela veut dire que les cultivateurs disposent d'espace pour 60,000 boisseaux à cet endroit.

D. C'est 30,000—R. Disons 30,000.

D. Il y a deux élévateurs qui ont ensemble de l'espace pour 30,000 boisseaux. L'élévateur du syndicat est encombré depuis deux semaines et ne peut obtenir de wagons. Les quatre endroits suivants ont tous un contingent de 7 boisseaux. Or, quelqu'un doit avoir la responsabilité de décider . . .

M. QUELCH: Le Comité.

M. Nicholson:

D. Je n'étais pas membre du Comité alors, mais M. Quelch dit que le Comité n'a pas pris de décision, mais que le ministre des Transports a dit que vous aviez l'autorité nécessaire pour rectifier cette situation.—R. Croyez-vous que je l'aie? S'il y a un député ici qui croit que je l'ai, je voudrais le tirer d'erreur. Finissons-en. Il est inutile de battre l'air plus longtemps. Si dans cette salle il y a quelqu'un qui croit que j'ai l'autorité voulue pour distribuer les wagons entre compagnies à un endroit, je vais régler cette question. Vidons-la. Je ne veux pas qu'il y ait la moindre équivoque.

D. Apparemment, votre ministre le croit?—R. C'est possible. J'ignore ce qu'il a dit, mais je doute beaucoup qu'il ait fait cette déclaration.

Le très hon. M. HOWE: Puis-je intervenir un moment? Vous parlez en homme qui considère que cette façon de distribuer les wagons a été décidée. Le Comité a discuté cette question et a entendu des témoins l'an dernier et a décidé de recommander un système de distribution bien différent. Depuis cinq ans, M. Argue présente le même bill au Parlement chaque année, et ce bill a été battu quatre fois. Or, pourquoi dites-vous au régisseur des transports que cela a été décidé? Cela n'a pas été décidé. Ni le gouvernement, ni personne d'autre n'a décidé que la répartition se ferait de cette façon. Vous soulevez un débat sur la question de savoir quelle décision le Parlement devrait prendre et quelle décision le Comité devrait prendre.

M. NICHOLSON: Je dis que personne ne prend la décision.

Le très hon. M. HOWE: La décision, c'est la décision qui fut prise sur la recommandation du Comité. Et le Comité a recommandé que la répartition soit fondée sur le nombre de commandes à chaque endroit.

M. TUCKER: Ce fut adopté à l'unanimité, monsieur le ministre.

Le très hon. M. HOWE: Le Comité a décidé à l'unanimité que les wagons se répartiraient de cette façon. Plus tard, il se forma un comité composé des vice-présidents des trois syndicats et chargé d'examiner cette question. Ils sont venus me voir et m'ont dit: "Le système fonctionne assez bien, mais il

y a un inconvénient et c'est que les élévateurs n'ont aucun moyen de savoir, un jour donné, combien il y a de commandes à remplir." J'ai répondu: "Très bien, nous allons y voir". J'ai consulté le régisseur des transports et il a fait le nécessaire pour que les renseignements soient à la disposition des élévateurs chaque matin. Tout le monde sait donc quelles commandes il y a à remplir. On est tenu de produire les commandes et les chemins de fer peuvent constater que telles sont bien les commandes à remplir.

Maintenant que le mode de répartition des wagons a été fixé par une recommandation du Comité, il ne reste aucune discrétion au régisseur des transports, il ne reste aucune discrétion à personne. La méthode est établie. Quand vous parlez d'une commande et d'un élévateur, vous n'y êtes pas du tout. Ce n'est pas ainsi que la répartition se fait.

M. ARGUE: Monsieur le président, je voudrais faire quelques observations au sujet de la déclaration du ministre. Le ministre a dit que le Comité avait fait une recommandation. C'est juste. Elle a été rapportée à la Chambre des communes et notre groupe a proposé un amendement pour l'adoption d'une autre méthode.

Le très hon. M. HOWE: Cet amendement a-t-il été adopté ?

M. ARGUE: Il a été battu.

Le très hon. M. HOWE: C'est de l'histoire ancienne.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Argue, pardonnez-moi, mais avez-vous dit qu'un amendement avait été présenté à la Chambre ?

M. ARGUE: Pas au rapport. Je crois que c'était au bill, mais il y eut un amendement à ce sujet.

Le PRÉSIDENT: Non, vous faites erreur. Permettez-moi d'expliquer ce qui s'est passé l'an dernier.

M. ARGUE: Monsieur le président, je crois avoir la parole et je devrais pouvoir continuer.

Le PRÉSIDENT: Je ne veux pas vous priver de votre droit de parler. Je veux simplement vous interrompre à titre de président pour dire ce qui s'est passé l'an dernier. Vous vous en souvenez et vous n'en disconviendrez pas, j'en suis sûr. Nous avons adopté cette recommandation; elle a été présentée à la Chambre et c'est tout ce que le Comité a fait. Ensuite, le ministre l'a mise en pratique.

M. ARGUE: Puis j'ai proposé un amendement une autre fois, au cours d'un autre débat, un amendement à la motion présentée par le député de Rosthern, qui s'appuyait sur les principes que vous mentionnez et auquel je proposais de substituer le principe de la liberté pour le cultivateur de choisir.

Je veux faire observer que les groupements agricoles dans l'Ouest n'ont jamais demandé ce que le Comité a adopté. Ils ne l'ont jamais approuvé à l'époque et ne l'approuvent pas aujourd'hui. Ils tiennent maintenant des assemblées dans tout l'ouest du Canada et se plaignent de la méthode employée. Ils y sont opposés. Elle a peut-être apporté une légère amélioration sur la méthode précédente, mais les groupements agricoles, contrairement à ce que dit le ministre, sont contre la méthode et les procédés employés. Je n'en veux pour preuve que le témoignage de Ben Plumer, président du syndicat du blé de l'Alberta, qui est venu à Ottawa et s'est présenté devant le Comité pour exposer l'attitude des membres du Syndicat du blé de l'Alberta sur cette même question. Sa déclaration, où il exprime l'opposition de son groupe à la méthode actuellement employée, se lit ainsi:

Le Comité de l'agriculture et de la colonisation,
Chambre des Communes.

Messieurs,

Les délégués du Syndicat du blé de l'Alberta ont donné pour instruction au conseil et à l'administration du syndicat de "travailler sans relâche" jusqu'à ce qu'on ait fourni à l'ensemble des cultivateurs un moyen pour indiquer auquel des élévateurs de leur point d'expédition ils préfèrent livrer leur grain et aussi jusqu'à ce que les wagons fournis à un endroit pour transporter le grain soient répartis entre les élévateurs de cet endroit dans les proportions indiquées par les cultivateurs.

Ben Plumer, président
du Syndicat du blé de l'Alberta.

Calgary (Alberta),
29 juin 1956.

C'est sûrement demander là un droit très démocratique au Parlement et au Comité. Ce devrait être un droit fondamental pour les cultivateurs de s'adresser à la firme de leur choix, et les wagons ne devraient pas être répartis de façon à leur dénier ce droit. Il n'y a qu'une formule à appliquer pour respecter ce droit et elle est énoncée dans la recommandation du Syndicat du blé de l'Alberta: c'est de laisser les cultivateurs dire eux-mêmes où ils veulent livrer leur grain, puis de répartir les wagons en conséquence.

Le très hon. M. HOWE: Je suis certain que vous comprenez mon point de vue. M. Nicholson tentait de reprocher au régisseur des transports de ne pas appliquer la méthode que vous préconisez, et j'ai simplement fait observer que, l'an dernier, le Comité fut unanime à recommander la méthode suivie aujourd'hui.

M. ARGUE: Et, en outre, M. Nicholson faisait observer que, dans la loi sur la régie des transports, il y a actuellement les pouvoirs voulus pour effectuer la réforme demandée par les groupements agricoles.

Le très hon. M. HOWE: La loi nous donnait suffisamment d'autorité pour exécuter les recommandations du Comité l'an dernier et je présume qu'elle nous permettrait d'exécuter toutes nouvelles instructions du Comité.

M. ARGUE: Oui, et je suis tout aussi certain, d'après les renseignements que j'ai eus aujourd'hui, que le ministre va s'y opposer.

Le très hon. M. HOWE: Vous n'avez pas le moindre droit de le dire. Je ne me suis pas opposé à la recommandation du Comité l'an dernier et, bien mieux, je l'ai mise en pratique bien qu'elle n'eût pas été approuvée par la Chambre. La seule objection à la méthode que vous avez, c'est que personne encore, sans excepter M. Argue, n'est parvenu à rédiger là-dessus une loi qui puisse recevoir l'approbation générale. Vos syndicats eux-mêmes ne m'ont jamais fait part du genre de loi qu'ils veulent faire rédiger. Ils ont promis de le faire, mais ils ne l'ont jamais fait. Je l'ai toujours dit: si vous ne pouvez pas la rédiger, comment donc pourrons-nous la décréter.

Le PRÉSIDENT: Permettez-moi de vous proposer que nous nous efforcions de terminer le contre-interrogatoire du témoin, pour le laisser libre de retourner à son travail. Nous pourrons reprendre ensuite la discussion générale.

M. ARGUE: Vous engagez-vous à nous fournir tout le temps nécessaire ?

Le PRÉSIDENT: C'est entendu.

M. ARGUE: Pour discuter ce très difficile problème ?

Le PRÉSIDENT: Oui, mais terminons d'abord le contre-interrogatoire du témoin.

M. ARGUE: M. Milner a donné suite aux recommandations du Comité parce que le gouvernement lui a dit de le faire, et si le ministre désire une autre formule, il lui est tout aussi facile d'appliquer cette autre formule. Il peut le faire en chuchotant quelques mots vers l'autre côté de la table.

Le très hon. M. HOWE: Merci de votre permission !

M. Argue:

D. Vous avez dit, monsieur Milner, qu'il y avait un surcroît de wagons aux États-Unis l'automne dernier. Savez-vous si ces wagons gagnaient plus d'argent en étant aux États-Unis qu'ils n'en eussent gagné en étant au Canada ? —R. Je ne vous citerai pas un montant précis que je puisse garantir. Le loyer que les réseaux américains paient pour les wagons canadiens est très faible et je crois qu'il est fondé sur l'amortissement, la durée moyenne de la vie d'un wagon. C'est un très petit montant. Je crois que c'est moins que $5 par jour.

Le très hon. M. HOWE: C'est $1 par jour.

Le TÉMOIN: Non, $2.49.

M. ARGUE: Est-ce exact, en général ?

Le TÉMOIN: Je ne sais pas au juste quel en est le montant. Je crois que c'est moins que $5, mais je ne puis le jurer.

M. Argue:

D. Est-il vrai que le tarif de transport pour le grain au Canada est un tarif relativement bas, le tarif du défilé Crow's Nest ?—R. Par rapport au tarif des États-Unis, il est beaucoup plus bas !

D. Fort bien. Est-ce que le transport du grain rapporte moins que les autres usages à faire des wagons couverts ?—R. Il faut envisager cela d'une autre manière. En matière de transport, les chemins de fer surveillent avant tout la courbe du nombre de tonnes transportées par mille franchi, le temps pendant lequel leur matériel roulant est chargé, le temps qu'il faut pour charger un wagon, le conduire à destination, le décharger et le remettre au travail. On peut mettre dans les wagons des marchandises dont le taux de transport est plus élevé que celui du grain, mais qui sont plus longues à charger et beaucoup plus longues à décharger. Bref, la formule employée par les chemins de fer pour calculer le rendement de leur matériel peut indiquer qu'il est plus profitable de transporter du grain que d'autres marchandises.

D. Avec vos connaissances étendues en administration ferroviaire, pouvez-vous dire que le rendement moyen des wagons affectés au transport du grain est supérieur ? J'ai lu certaines des remarques de M. Mather sur la question.—R. Ne me posez pas cette question, même en me donnant du temps pour y répondre, parce que je ne m'aventurerai pas aussi loin; je suis chargé par cette loi du transport de certaines marchandises en vrac et ces marchandises y sont énumérées. J'ai beaucoup de pouvoirs discrétionnaires et d'autres pouvoirs qui sont des obligations à remplir, mais je ne me suis pas soucié du rendement des wagons et du transport d'autres marchandises et je ne puis en parler avec autorité. Je n'ai jamais trouvé les chemins de fer enclins à refuser de faire ce que je leur demandais pour le transport du grain. C'est tout ce que je puis vous répondre.

D. Vous avez dit en répondant à M. Mang que les compagnies ferroviaires affectaient leurs wagons au transport d'autres marchandises plus profitables pour elles. Ne l'avez-vous pas dit ?—R. J'ai dû le dire dans mon sommeil !

D. Direz-vous que les chemins de fer vous ont toujours prêté tout leur concours ?—R. Sauf dans le cas que j'ai mentionné, et mentionné en toute franchise.

D. Vous voulez dire du 15 mars au 30 avril cette année en ce qui concerne le Pacifique-Canadien ? Mais il est vrai, n'est-ce pas, que le Pacifique-Canadien, l'automne dernier et même jusqu'au 1er mars, a transporté moins de grain et fourni moins de wagons aux gares à grain que l'autre réseau ?—R. C'est exact, car sa tâche... Vous vous en rendez compte par le contingentement. Je ne sais si c'est vrai qu'il a fourni moins de wagons et il me faudrait aller consulter les chiffres. Pouvez-vous me donner une date ?

D. Je songeais à l'ensemble de la situation l'automne dernier.—R. Donnez-moi n'importe laquelle date et j'y verrai.

D. Choisissez quelques dates vous-même.—R. C'est vous qui posez les questions.

D. Disons du 1er août au 1er mars.—R. Du 1er août au 1er mars; je puis vous fournir cela.

D. Oui.—R. Je puis vous le fournir. Du 1er août au 1er mars, le Pacifique-Canadien a remorqué 70,620 wagons des gares rurales, et les chemins de fer nationaux en ont remorqué 67,602.

M. NICHOLSON: Et pendant la période correspondante l'année précédente ?

M. Argue:

D. Oui. Et l'année précédente, pour comparer ?—R. L'année précédente, le Pacifique-Canadien avait remorqué 86,000 wagons et les C.F.N., 75,000.

D. Vous avez dit que les chemins de fer ne pouvaient fournir des wagons que lorsqu'il y avait la sorte et la quantité de grain requises ?—R. Voulez-vous répéter, s'il vous plaît ?

D. Vous avez dit que les chemins de fer ne pouvaient envoyer de wagons aux différentes gares que pour charger les sortes et les catégories de grain demandées, et que la Commission du blé a commandées ?—R. C'est juste. Monsieur Argue, il y a un ordre de préférence, que vous avez vu sans doute, et qui est envoyé chaque jours aux compagnies d'élévateurs, non pas chaque jour, mais qui est toujours en vigueur. Cet ordre de préférence des commandes, envoyé à toutes les compagnies, indique dans quel ordre les chargements doivent se faire.

M. Blackmore:

D. Vous voulez dire à tous les agents, non pas aux compagnies ?—R. Aux agents partout.

D. Pas aux compagnies ?—R. Aux compagnies, qui transmettent ensuite leurs rapports aux agents.

D. Les compagnies ferroviaires ?—R. Non. De la Commission du blé aux compagnies de grain, et les compagnies de grain informent à leur tour les agents des élévateurs ruraux. Ce sont les listes qui donnent l'ordre de préférence; je sais que vous en avez vu.

D. Oui. Vous espérez, avez-vous dit en tout cas, que les chemins de fer enverront un plus grand nombre de wagons d'ici la fin de la campagne agricole, puis pendant le début de la nouvelle campagne aux endroits où les contingents sont bas ?—R. Là où le service a été mauvais.

D. Là où trop peu de wagons ont été envoyés dans le passé. Mais vous avez dit aussi que le nombre des wagons et leur répartition dépendait aussi des commandes ?—R. C'est vrai.

D. Comment peut-il exister, comme je l'espère, un plus grand espoir pour ces régions d'être mieux traitées dans la répartition des wagons si tout dépend, comme vous l'avez dit, d'un certain ordre de préférence ?—R. L'ordre de préférence s'applique aux expéditions à faire jusqu'à la fin de juillet et pendant la première quinzaine d'août. Ensuite, il ne se vend pas beaucoup

de grain pour rencontrer les engagements à tenir. Je crois que vous êtes d'accord là-dessus, monsieur le ministre.

Le très hon. M. HOWE: Oui.

Le TÉMOIN: Je ne sais pas encore, et la Commission du blé ne sait pas encore quelles catégories seront demandées pendant cette période. Or, je pense qu'il serait parfaitement raisonnable que la Commission du blé, et j'en parlerai à M. McIvor à mon retour, accorde une certaine préférence aux endroits qui ont été mal servis en wagons jusqu'à la fin de juillet, afin de les aider pour qu'ils aient eu le même traitement que le reste de l'Ouest.

Le très hon. M. HOWE: Nous pouvons transporter le grain aux élévateurs, même s'il faudra ensuite le laisser là. Nous pouvons faire cela à la fin d'une saison, mais non pas au début.

M. Argue:

D. Je suis heureux de l'entendre. J'espère qu'on le fera. J'espère que vous parviendrez à le faire. Pourquoi n'a-t-on pas eu recours à ce procédé l'automne dernier ? Je sais qu'il y eut une certaine période de six semaines où vous avez dit que le Pacifique-Canadien fut à blâmer.—R. De quoi parlez-vous maintenant ?

D. Du 5 mars au 30 avril.—R. Oh oui, oui.

D. Mais je ne crois pas que cette différence dans les contingents à expédier soit survenue seulement en mars et en avril.—R. Je le sais. Je vous ai dit que M. . .

D. S'il est possible cette année d'égaliser les contingents, pourquoi fut-ce impossible l'an dernier ?

Le très hon. M. HOWE: L'an dernier, nous étions encore aux prises avec les contingents de l'année précédente.

Le TÉMOIN: Et vous savez, monsieur Argue, un grand nombre de ces wagons sont sortis de votre territoire là-bas.

M. Argue:

D. Oui, car l'automne dernier on était aussi en arrière, probablement, qu'on l'est maintenant. C'est une accumulation de retards.—R. C'est vrai. Je vous l'ai dit tantôt.

D. Fort bien. Mais si vous n'avez pas pu leur fournir un nombre beaucoup plus grand de wagons l'automne dernier, vous pourrez difficilement réussir à le faire cet automne ?—R. Monsieur Argue, me croirez-vous si je vous dis que je suis parfaitement au courant de la situation ? Vous savez que je le suis et je ferai tout en mon pouvoir pour que ce territoire ait sa juste part de wagons. Je ne puis rien dire de plus. Quand vous-même ou d'autres dans cette salle m'avez demandé quelque chose, il n'y a rien que j'aie négligé de faire.

D. Je ne vous ai jamais rien demandé en particulier ou personnellement . . . —R. Oh oui . . .

D. Laissez moi finir (. . .) au sujet d'une région aussi grande que celle-là. Quand je suis allé vous voir, il s'agissait de Smithville, de Jonesville ou de quelque autre ville.—R. Vous avez toujours obtenu des résultats, n'est-ce pas ?

Le très hon. M. HOWE: On fait mieux quand on s'en tient à de petites régions.

M. ARGUE: Le ministre fait pire parfois quand il s'occupe des grandes régions.

Le PRÉSIDENT: D'autres questions ?

M. Cardiff:

D. Oui. Je voudrais poser une question à M. Milner. Je me demande si vous pourriez transmettre une idée aux gens de la Commission du blé quand vous leur parlerez. Je me demande à quoi peut servir ce blé de basse qualité pendant qu'il est entreposé dans ces élévateurs dans l'Ouest. Si la Commission offrait un prix que nous pourrions payer, nous dans l'Est, nous pourrions en donner beaucoup plus aux animaux et vous en défaire, pour faire place à tout le blé empilé à l'extérieur.—R. Je donnerai un exemplaire du compte rendu à M. McIvor et j'attirerai son attention là-dessus.

M. Pommer:

D. Je croyais qu'il ne restait pas beaucoup de blé dans les élévateurs ?—R. Assez pour remplir un wagon par ci par là.

D. Mais la quantité est très petite ?—R. Oui.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions ?

M. Johnson (Kindersley):

D. M. Milner a mentionné que le Comité avait donné pour instruction de faire le pesage des grains dans les terminus à tous les 22 mois, n'est-ce pas ?—R. Oui, une période d'au plus 22 mois.

D. Une période d'au plus 22 mois. Est-ce le principal facteur qui a contribué à créer l'espace disponible dans les terminus à la fin de l'an dernier et de bonne heure ce printemps ?—R. Oui, plus le fait qu'il s'est expédié beaucoup de grain de la tête des Lacs, comme vous le savez, à la fermeture de la navigation parce que l'on remplissait les cargos pour l'hiver. Il y avait là plusieurs facteurs, monsieur Johnson. Comme je vous l'ai fait observer, c'était désirable et nécessaire. C'était à désirer parce que la Commission du blé y trouvait l'occasion de choisir les catégories qu'elle voulait y mettre. Je crois que c'est une très bonne chose. Comme vous voyez aujourd'hui, j'ai fait de mon mieux, avec les navires des Lacs, pour garder les stocks dans les terminus en bas de 60 millions de boisseaux, et tout va si bien que nous pouvons décharger 1,100 wagons et les renvoyer vite. Je ne crois pas que nous pourrions faire mieux.

D. Vous y gardez la quantité que vous jugez la plus pratique jusqu'à l'automne, puis vous les remplissez ?—R. C'est exact.

M. Nicholson:

D. J'ignore si M. Milner était ici hier quand nous avons parlé de Churchill dans la matinée.—R. J'y étais.

D. Je me demande s'il voudrait parler de la possibilité d'augmenter les expéditions par là ? J'ai vu dans son rapport que nous avons expédié 15 millions de boisseaux par Halifax; 20 millions par Saint-Jean et 91 millions par Vancouver. J'ai noté que la quantité expédiée par Churchill avait doublé depuis quelques années, la moyenne pour cinq ans ayant atteint 7.8. L'an dernier, la quantité expédiée fut de 12 millions et, cette année, M. McIvor a dit qu'elle serait d'une quinzaine de millions. Il y a deux ans, elle a été de 10 millions. Elle a doublé depuis quelques années.

D'après mes renseignements, on pourrait, sans difficulté, en expédier 30 millions par là.—R. Où avez-vous pris ces renseignements ?

Le très hon. M. HOWE: Dites-le nous. Ce port a été conçu pour un maximum de 20 millions de boisseaux. Nous n'avons jamais pu atteindre ce maximum, mais j'espère vivre assez longtemps pour voir cela se produire et justifier la confiance que j'avais en préparant les plans de ce port.

M. Nicholson:

D. Je me rends compte qu'envoyer du grain à Churchill et en expédier n'est pas la même chose que commander un taxi à Ottawa. Je me suis embarqué à Churchill à bord d'un cargo qui portait une cargaison de grain achetée par une meunerie. Nous étions à 48 heures de Land's End quand nous avons appris notre destination. Au départ, nous savions simplement que c'était le Royaume-Uni. Il arriva que le cargo fut envoyé à Londres, mais cela le retarda d'au moins 48 heures. Il ne savait pas s'il irait à Liverpool ou à Londres et cela le retarda. Mais, en ce qui concerne les navires, ils ne s'inquiètent pas des dangers. Le capitaine de celui-là y était depuis plus d'un an et n'avait pas l'habitude de s'en inquiéter.

Vous avez dit ce matin que vous aviez eu 28 jours l'an dernier, 25 jours sans aucun navire.—R. Non. J'ai dit qu'il était arrivé six navires en 25 jours, soit 19 jours sans aucun arrivage.

D. Dix-neuf jours alors. Il me semble que si nous vendions bien d'avance 30 millions de boisseaux de grain à être expédiés de Churchill et que si les navires s'arrangeaient pour entrer et sortir entre le commencement et la fin de la navigation, les chemins de fer nationaux et les installations que nous avons à Churchill pourraient prendre soin de ces 30 millions de boisseaux. Ils pourraient être placés dans les élévateurs et chargés sur les navires au cours de cette période.—R. Monsieur Nicholson, il est malheureux, je pense, que je me sois occupé d'élévateurs terminus et de diverses autres choses. Je pense parfois que je serais mieux de ne pas connaître aussi bien ce domaine. Mais vous vous trompez beaucoup quand vous dites que l'on pourrait faire passer 30 millions de boisseaux par là. Cette quantité ne pourrait tout simplement pas passer par l'élévateur et les entrepôts supplémentaires. Il faut tenir compte de l'espace pour faire accoster les navires, de l'arrivée des navires, de la capacité de nettoyage de l'élévateur, du nombre de courroies transporteuses qui serviront un navire et de toutes les difficultés de la navigation dans ce port. Depuis que je suis régisseur des transports, il ne s'est pas passé d'année sans que nous ayons augmenté les expéditions par le port de Churchill. Cela n'est pas de mon domaine et je n'essaie pas de m'en attribuer le mérite, mais j'ai vu la quantité augmenter chaque année et je pense que, si l'on atteint 15 ou 17 millions de boisseaux, on aura atteint la limite avec les installations actuelles.

D. Mais on nous avait dit déjà que la limite était de 10 millions de boisseaux.

Le très hon. M. HOWE: Non. Nous n'avons jamais dit 10 millions de boisseaux. Nous avons toujours dit 20 millions.

Le TÉMOIN: Eh bien, il semble que j'ai réduit le ministre à 17 millions de boisseaux sans lui donner la moindre chance.

Le très hon. M. HOWE: Je vais essayer de vous détromper.

Le TÉMOIN: La pire chose qui pourrait arriver à Churchill serait qu'un navire y reste pris pendant les cinq premiers jours d'octobre. Ce serait un moyen de "tuer" ce port, car pendant deux ou trois ans il serait difficile de rétablir sa position. Je sais de jour en jour quel est l'état de la situation à Churchill, quelles glaces et quelle température les navires ont devant eux jusqu'à la côte du Groenland. Il ne se passe aucune journée sans qu'un télégramme me donnant ces renseignements n'arrive sur mon bureau. J'en ai même un ici et les membres du Comité aimeraient peut-être que j'en donne lecture.

Un hon. MEMBRE: Oui.

Le TÉMOIN: Le voici:

Messages suivants datés du 5 juillet 1956 reçus du maître d'équipage du *N.B. McLean*, C.G.S.

Numéro 16 stop position 2000 arrêté 5 milles à l'est poste émetteur de l'île Résolution dans eaux claires pas de glaces rencontrées en route stop attendons maintenant levée du brouillard pour changer de personnel au poste de Résolution puis cap vers l'ouest stop épais bancs de glace signalés sur tout le détroit stop vent OSO force 4 ciel couvert brouillard dense baro 3007 air 31 mer 34 pouces

Numéro 17 stop 0800 stop position 0800 arrêté au large de l'île Résolution stop vent ouest force 3 nuageux visibilité un mille dans brouillard temp. air 33 mer 34 pouces.

Je reçois régulièrement des rapports semblables; je vis avec ce problème. Ne vous imaginez pas que vous pouvez faire passer 30 millions de boisseaux par là cette année, car c'est impossible.

M. Nicholson:

D. Je n'ai pas dit cette année. Mais le fait que nous demandons 11 cents de plus pour le blé qui passe par Churchill devrait indiquer que nous ne sommes pas très désireux de trouver des acheteurs outre-mer pour le grain passant par là. Le prix demandé est 11 cents de plus le boisseau ?—R. C'est 11 cents de plus que le prix de Fort-William.

Le très hon. M. HOWE: Mais environ deux cents de moins que le prix de Liverpool.

Le TÉMOIN: Rendu à Liverpool, le prix est plus bas que par le Saint-Laurent. De combien pensez-vous qu'il faudrait réduire ce prix ?

M. Nicholson:

D. C'est vrai, mais nous n'encourageons pas l'acheteur. J'ai demandé hier ce que coûtaient sur le marché de Liverpool le blé expédié de Vancouver, celui expédié de Fort-William et celui expédié de Churchill.—R. Depuis que vous avez posé cette question, nous avons obtenu la réponse. Cela vient de la *Hudson Bay Route Association.*

M. BAXTER: Les chiffres que M. MacNeil m'a donnés étaient fondés sur les prix approximatifs de la dernière saison. Je les ai remaniés pour les faire concorder avec ceux que j'ai fournis hier pour Vancouver et les ports du Saint-Laurent, 68 cents pour Vancouver et 65½ cents pour le Saint-Laurent. Le chiffre de M. MacNeil pour Churchill est environ 48.2 cents. Comme je l'ai dit hier, M. MacNeil est venu dans mon bureau il y a plusieurs semaines et il n'avait pas reçu le rapport final des courtiers maritimes anglais touchant le prix courant des cargaisons océaniques venant de Churchill cette année, mais il estimait qu'il serait environ 15 cents plus élevé, ce qui porterait le prix de Churchill aux environs de 63 cents le boisseau.

M. NICHOLSON: Ces prix varient d'une année à l'autre, mais j'ai essayé d'établir une comparaison entre le prix du transport par Churchill l'an dernier et les prix du transport à travers l'Atlantique et il m'a paru exister un écart d'environ 20 cents le boisseau.

M. BAXTER: Par l'Atlantique 65½ et par Churchill, 48.2.

M. NICHOLSON: Cela représente une différence de 17 cents le boisseau pour l'an dernier; il y avait un gain net de 17 cents pour la Commission du blé pour chaque boisseau qui passait par Churchill. Est-ce exact ?

Le TÉMOIN: Non.

Le très hon. M. HOWE: C'était neuf cents l'an dernier et 11 cents cette année.

Le TÉMOIN: On en cède une partie pour le grain qui passe par Churchill.

M. NICHOLSON: D'après mes renseignements, le blé qui passe par Scott, en Saskatchewan, livré à Liverpool et venant de la Commission du blé, coûte 65 cents par Halifax—est-ce exact ? Et 48 cents par Churchill.

Le TÉMOIN: Vous parlez de l'an dernier.

Le très hon. M. HOWE: Il faut en céder une partie aux meuneries. Tout le blé qui part de Churchill est livré au cours de trois mois qui sont ordinairement des mois creux en ce qui concerne l'importation, et l'on ne peut obtenir un prix aussi élevé pour le blé qui passe par Churchill que pour le blé qui passe par le Saint-Laurent ou qui part de Vancouver, Vancouver en particulier, car les livraisons sont possibles en n'importe quel mois de l'année, ce qui n'est pas le cas pour Churchill.

M. NICHOLSON: C'est évident, mais il y a un écart de 17 cents le boisseau.

Le TÉMOIN: Cette année, on touche 11 cents là-dessus.

M. NICHOLSON: La Commission obtient 11 cents et les clients outre-mer réalisent un bénéfice de six cents. Le navire à bord duquel j'étais prétend que c'est l'une des navettes les plus profitables de l'année. Ils naviguent sur toutes les mers du monde et le taux qu'ils obtenaient pour cette cargaison de blé etait entièrement satisfaisant pour la compagnie de navigation Stag, de Newcastle, en Angleterre. Je prétends qu'une différence de 13 cents est considérable et que l'on pourrait expédier 30 millions de boisseaux cette année. Je sais que certains des gens de l'élévateur ne veulent pas être cités, mais d'après les renseignements que j'ai obtenus, si les navires voulus y sont envoyés . . .

Le très hon. M. HOWE: S'il arrivait régulièrement deux navires chaque jour, on pourrait en expédier plus, mais ils n'arrivent pas de cette façon.

M. NICHOLSON: Je m'en rends compte.

Le très hon. M. HOWE: A cause de l'état de l'Atlantique, il nous est arrivé de ne pas recevoir un seul navire pendant plusieurs semaines, puis . . .

M. BAXTER: On a déjà vu 81 navires arriver à Montréal au cours d'une seule journée.

Le PRÉSIDENT: A cause de tempêtes sur l'Atlantique.

M. NICHOLSON: C'est un problème qui surgit constamment pour la navigation, mais cet écart de 17 cents le boisseau me semble justifier une augmentation de l'espace disponible pour l'entreposage et nous justifier de croire que nous continuerons d'expédier plus de grain par Churchill. M. Milner a dit que 17 millions de boisseaux constituaient le maximum. Il n'y a pas longtemps, on disait que le maximum était de 10 millions . . .

Le très hon. M. HOWE: Personne ne l'a jamais dit. Je vous défie de trouver quelqu'un qui a dit que le maximum pour Churchill était 10 millions.

M. NICHOLSON: C'était moins que 10 millions au cours des années précédentes.

Le très hon. M. HOWE: Non. Le chiffre officiel a toujours été 20 millions.

M. NICHOLSON: Les chiffres montrent que c'était 17 millions.

Le très hon. M. HOWE: Il fut un temps où il n'y avait qu'une compagnie de navigation au monde qui consentait à aller à Churchill. C'était l'ancienne compagnie Dalfleish. Aujourd'hui, il y en a plusieurs autres, mais il y en a beaucoup qui n'enverraient pas un navire là pour aucune considération.

M. NICHOLSON: Je me souviens que M. Marler a mentionné 10 millions.

Le PRÉSIDENT: D'autres questions ?

M. Argue:

D. Vous avez dit, monsieur Milner, qu'il y avait environ 38,000 commandes placées à l'heure actuelle et qu'elles étaient réparties entre différentes catégories et différentes préférences ?—R. Oui.

D. Pouvez-vous nous dire comment elles sont divisées ?—R. Non. La Commission canadienne du blé le pourrait. Je ne puis vous le dire.

D. Certaines ont la préférence sur les autres ?—R. Oui.

D. Est-ce que la façon dont cela se fait, en général, a déjà été exposée au Comité ? — R. Comment une préférence s'établit ?

D. Envoie-t-on des commandes massives pour le gros du grain, puis des commandes particulières plus petites ?—R. Supposons que nous voulons envoyer une cargaison de blé no 6, ce qui est une quantité relativement petite. La Commission canadienne du blé donne au chemin de fer la liste des gares, la quantité et les noms des élévateurs qui ont ce blé. A tel endroit, il y aura 6,000 ou 12,000 boisseaux et l'on donne ces listes aux compagnies ferroviaires en leur disant: "Veuillez transporter ce grain, qui est destiné à l'exportation, dans l'ordre indiqué." Puis il se donne une autre sorte de commande qui n'a pas le moindre rapport avec les autres commandes ou leur répartition. Ce sont les commandes extraordinaires. Il y a ensuite la commande générale d'expédition. C'est une commande, disons, qui donne la préférence à l'orge de malt, puis d'autres préférences sont énumérées, b, c, d, etc. Les grains qu'il y a dans votre élévateur doivent être expédiés dans cet ordre.

D. Alors, pourriez-vous me donner une idée générale de la façon dont etaient réparties entre ces catégories spéciales les commandes qu'il y avait à remplir l'automne dernier ou à une autre époque quelconque ?—R. La sorte de commandes que j'ai mentionnée en premier lieu ?

D. Très bien.—R. Il s'agit de quantités relativement très petites.

D. Quelle quantité comporte ordinairement la préférence no 1 ou la préférence no 2 ?—R. Je ne le sais pas. Tout ce que je vois, c'est le nombre de wagons à envoyer à différents endroits. Je sais quelles préférences il y a à donner par rapport aux expéditions maritimes. Et, à l'aide de l'exposé que la Commission du blé me donne chaque lundi, de mes rapports d'inspection et de la façon dont les wagons arrivent, je vois à ce qu'il y ait dans le grain qui arrive la sorte voulue pour satisfaire l'engagement.

M. McCullough (Moose-Mountain):

D. Voici une question qui obtiendra probablement le genre de réponse que M. Argue essaie de tirer de M. Milner. Vous avez dit ce matin, je crois, qu'il y avait actuellement 38,000 commandes à remplir, ou à peu près. Vous avez dit aussi, je pense, que certaines d'entre elles étaient plus ou moins régulières et que d'autres étaient des commandes extraordinaires et qu'il y avait un ordre de préférence d'établi ?—R. Oui.

D. Pouvez-vous dire en quelles proportions ?—R. Pas du tout.

D. Cela m'intéresse, monsieur Milner. Dans la région dont nous avons parlé assez longuement et qui, à notre avis, a été victime d'une injustice dans la répartition des wagons, nous voudrions savoir si une injustice a été vraiment commise, si vous avez vraiment besoin de ces commandes extraordinaires et si le gros de ces 38,000 commandes n'est pas en réalité dans les régions mêmes où nous considérons que la répartition a été injuste. Si c'est vrai, alors j'en conclus que vous recevez ces commandes et que vous placez les wagons d'après l'ordre de préférence ?—R. C'est exact.

D. Si ce n'est pas vrai et s'il y a une demande générale pour le grain de ces endroits, il me semble qu'il y a bien lieu de dire qu'il y a une responsabilité dont les chemins de fer ne se sont pas acquittés ?—R. Laissez-moi vous l'expliquer de nouveau. Tel jour, il y a un ordre de préférence à suivre et le grain s'en vient en conformité de l'ordre établi pour honorer l'engagement. Une fois l'engagement rempli, la Commission du blé abolira probablement cet ordre de préférence et y substituera un autre ordre de préférence entièrement différent et les 38 wagons en route à un moment donné, disons,

auront peut-être des préférences pour le blé du Nord no 2 et pour le no 4 parce que ce sont les catégories que la Commission du blé pense vraiment qu'elle va vendre. Les commandes qui lui viendront ne seront peut-être pas pour du no 2 ou du no 4 du Nord et peut-être que, dans deux mois, elle abolira de nouveau son ordre de préférence et dira de faire passer le blé no 5 en premier lieu. Mais la Commission du blé fait constamment des changements semblables à mesure qu'elle fait des ventes. C'est pourquoi les commandes à remplir peuvent ne pas figurer dans l'ordre de préférence quand une livraison se fait.

Le PRÉSIDENT: D'autres questions ?

M. Nicholson:

D. Monsieur le président, je me demande s'il est possible d'obtenir le prix du transport de Scott via Halifax, le transport par rail de Scott à Halifax et le transport océanique jusqu'à Liverpool. Ce prix peut-il s'obtenir ?

M. BAXTER: Les taux du transport par les ports de l'Atlantique et ceux du Pacifique peuvent s'obtenir. Ils paraissent régulièrement dans notre *Canadian Grain Exports* et, comme je l'ai dit hier, j'ai demandé à M. MacNeill de m'aider le plus possible à obtenir un ensemble de chiffres pour Churchill afin de pouvoir comparer. Les renseignements que nous avons pour les ports de l'Atlantique et du Pacifique remontent jusqu'à 1933, mais nous n'avons jamais pu obtenir de chiffres correspondants pour Churchill en raison du fait, comme on l'a dit déjà, que pendant les premières années quelques navires seulement partaient de là et qu'il était difficile d'obtenir des renseignements exacts sur les taux maritimes.

Dès que M. MacNeil m'aura fourni sa part des renseignements, que j'aurai pu les vérifier et obtenir des renseignements supplémentaires des expéditeurs et des courtiers en assurance à l'aide des données qu'il m'aura fournies, je passerai sûrement ces renseignements au Comité.

M. NICHOLSON: Vous donnerez les prix du transport par Fort-William, Vancouver et Halifax ?

M. BAXTER: Non. J'ai les ports du Saint-Laurent, surtout Montréal, qu'on a pris comme port-type ou port-échantillon pour cette étude. Cette statistique est simplement destinée à établir une comparaison entre les deux secteurs maritimes plutôt qu'à fournir des renseignements précis.

M. NICHOLSON: Vous expédiez d'assez grandes quantités d'Halifax et de Saint-Jean. Vous pouvez obtenir les taux du transport jusqu'à ces ports ?

M. BAXTER: Oui.

M. McCullough (Moose-Mountain):

D. Monsieur le président, la réponse de M. Baxter à ma question me fait supposer qu'un grand nombre de commandes sont rescindées. En d'autres mots, il se produit des changements aux différents endroits dans les genres de commandes, n'est-ce pas ?—R. C'est vrai, mais le nombre ne change pas, monsieur McCullough. Si 50 commandes sont placées à un endroit, les 50 y restent, mais l'ordre de préférence sera différent.

D. Vous parlez des endroits où il y a des élévateurs ?—R. Oui. Ces 38,000 commandes peuvent occuper aujourd'hui un certain ordre de préférence. Il y a plusieurs ordres de préférence, 1, 2, A, B, C et D, et la semaine prochaine la Commission du blé pourra décider que ce n'est pas l'ordre de préférence qu'elle veut, qu'elle a une assez grande quantité de ces catégories et qu'elle a besoin d'un autre ordre de préférence. Mais les commandes elles-mêmes ne sont pas annulées. L'ordre de préférence sera simplement différent.

M. WESELAK: Etant donné que M. Milner ne reviendra plus au Comité et que certaines accusations ont été portées au Comité, on me permettra peut-

être de verser au compte rendu les paroles suivantes prononcées par M. Ben Plumer le 3 juin 1955:

> Le régisseur des transports a fait du bon travail en vue d'expédier tout le grain qui pouvait l'être. Je dois dire que le régisseur des transports s'efforce d'assurer le mouvement des wagons; il ne veut pas qu'on les charge tant qu'il n'est pas certain qu'ils pourront être déchargés.

Et à la page 35 du fascicule 7, il ajoutait:

> Je pense que la Commission a accompli du beau travail dans le domaine des ventes. Je crois que mon ami, M. Milner, a accompli de la bonne besogne en assurant les mouvements de céréales, entre bien d'autres choses. J'offre donc les félicitations des cultivateurs de l'Alberta à ces hommes qui relèvent de l'autorité de mon ami, M. C. D. Howe, qui est ici présent, et que je compte parmi mes amis depuis trente ans.

Ce qui prouve que les sentiments des gens de l'Ouest n'ont pas été fidèlement interprétés.

M. Bryce:

D. Pouvez-vous me dire, monsieur Milner, si les taux d'assurance à Port-Churchill ont été changés, disons, il y a deux ou trois ans ?—R. Cette question est toujours à l'étude. Un homme est venu ici et l'on m'a accusé de ne pas favoriser la route de Churchill, ce qui est parfaitement ridicule. Je voudrais voir beaucoup de grain passer par Churchill et je ferai tout en mon pouvoir pour le faciliter. Cet homme, sir Cedric . . . j'oublie son nom—est venu ici et il voulait aller se rendre compte des conditions là-bas. Cette histoire va vous montrer comment les taux se modifient. Je me suis entendu avec le ministre pour obtenir un avion qui le transporterait là. Il s'agissait de cette question des taux. Nous l'avons transporté là et il tomba sur la seule belle et claire journée ensoleillée en six semaines. Il se fit photographier sans pardesssus, envoya cette photo et les taux furent réduits. L'expédition du grain hors de Churchill ne pose aucun problème. Il n'y a aucun obstacle à expédier du grain par Churchill, mais je répète que je n'aime pas voir trop de navires quitter ce port après le 5 octobre, car cela risque de gâter tout ce que nous avons accompli dans le passé. Je crois que si un navire s'y fait prendre dans la glace, nous gâterons tout ce qui s'est fait déjà.

D. Après le 1er octobre, le taux de l'assurance augmente-t-il ?—R. Après le 10 seulement.

M. McCULLOUGH (Moose-Mountain): Je ne crois pas que quelqu'un de notre groupe au sein du Comité ait prétendu que nous devions courir des risques avec la température pour expédier du grain par Churchill. Je crois que la plupart d'entre nous y sont allés et ont conversé avec les gens de l'endroit. J'ai eu le plaisir d'y aller; je connais la situation; je connais le port; je ne prétends pas être un expert, mais je sais fort bien que ces gens nous disent que l'on pourrait augmenter l'espace d'entreposage, augmenter les installations du port et le gouvernement s'est même engagé à le faire. Aussi, étant donné que M. McIvor nous a dit l'autre jour qu'il y avait à des distances raisonnables de l'élévateur beaucoup de grain que nous pourrions expédier par ce port, étant donné que le port est là, que nous avons acquis de l'expérience avec la navigation dans ces parages et que cette route est de 1,000 milles plus courte que celle des Grands lacs ou de Montréal, je crois qu'il faudrait prendre des mesures pour augmenter l'utilisation de ce port. C'est tout ce que nous disons. J'ai fait partie de la *Hudson Bay Route Association* pendant un certain nombre d'années et nous nous sommes heurtés, je pense, aux intérêts de l'Est en ce qui concerne l'utilisation de ce port. Je crois que la lutte a démontré au cours des années que c'est un bon port pour expédier notre blé

de l'Ouest, le blé de la Saskatchewan. C'est ce que nous préconisons et je souhaite, pour les producteurs de cette région de la Saskatchewan, que le gouvernement et toutes les autorités compétentes et toute personne ayant une autorité quelconque fassent tout en leur pouvoir pour en augmenter l'utilisation.

M. Quelch:

D. Les navires qui prennent du blé à Churchill ne voyagent-ils chargés que sur un trajet ?—R. Non, mais les cargaisons qu'ils apportent ne sont pas considérables. Je crois que ce sont surtout des pierres à curling et du whisky écossais.

M. BRYCE: Les deux sont très forts !

M. Argue:

D. Vous avez dit il y a quelques minutes qu'il y avait toujours un certain nombre de commandes à tout endroit donné et que, si l'ordre de préférence changeait, il restait toujours un nombre raisonnable de commandes à chaque endroit. Quand des wagons arrivent dans une gare à grain, ils y sont répartis en conformité de l'ordre de préférence. Les gens des chemins de fer, comme les agents de gare, peuvent-ils savoir quelles commandes ont été réparties ?—R. Voulez-vous dire le surintendant du chemin fer ?

D. Oui, ou les employés eux-mêmes, par exemple ceux qui font circuler les trains, comme le chef du mouvement ?—R. De la manière ordinaire, le service des wagons donne pour instruction au chef du train de laisser tant de wagons à tel endroit, tant à tel autre, etc., et quand des wagons sont laissés a un endroit, le chef de gare répartit ces wagons en conformité de la formule dont vous connaissez l'existence.

D. L'homme qui envoie le train avec les wagons couverts, que connaît-il des commandes d'expédition ?—R. Il peut l'apprendre du chef du mouvement —non, il ne sait rien des commandes; il sait combien de wagons il doit laisser à chaque endroit.

D. Qui le lui a dit ?—R. Le chef du mouvement.

D. De quels renseignements dispose ce dernier ? Connaît-il simplement le total des commandes qu'il y a à un endroit donné ?—R. C'est tout. Il sait qu'à tel ou tel endroit il doit placer 6, 4 ou 5 wagons.

D. Ainsi donc, l'homme préposé à l'envoi des wagons sait qu'il y a, disons, des commandes pour 50 wagons aux gares de sa zone ?—R. Non. Il ne le sait pas. Cela vient du bureau du surintendant. Le surintendant le sait par les feuilles que lui fournit la Commission du blé.

D. Le surintendant connaît le total des commandes ?—R. Oui.

D. On lui fournit ce renseignement ?—R. Oui, chaque semaine.

D. Est-il au courant des diverses préférences ?—R. Non, il ne l'est pas. On ne l'informe pas des diverses préférences à chaque endroit, mais on l'informe des exigences de chaque endroit. Vous avez vu ces feuilles. J'en ai apporté dans votre bureau.

D. Elles donnent le total des wagons commandés à chaque endroit ?—R. Oui, et il peut m'arriver de parler au surintendant et de lui dire que telle ou telle ligne semble négligée et de lui demander pourquoi il n'y envoie pas de wagons. Et des wagons y sont envoyés. Les wagons sont envoyés sur l'ordre du surintendant aux endroits où l'on semble en avoir le plus besoin. Ce n'est pas absolument parfait, comme vous le savez. Je ne prétends pas que ce soit parfait, mais en général les instructions sont de les envoyer là où l'on semble en avoir le plus besoin.

D. Vous parlez du besoin des cultivateurs ?—R. Oui, je parle du besoin des cultivateurs et non des commandes.

D. Voulez-vous m'expliquer ceci: vous avez dit que la Commission du blé établissait certaines préférences ?—R. Oui.

D. Mais vous ne pouvez pas répartir les wagons dans une certaine région parce qu'à l'arrivée de ces wagons dans la région il y a toutes sortes de grains et de catégories de grain en demande ?—R. M. McIvor vous l'a dit.

D. Oui, et on nous a dit qu'en général le total des commandes à tout endroit donné semblait constant, qu'il y en avait toujours un bon nombre, mais que le surintendant n'était pas au courant des différentes qualités de grain pour lesquelles existe une préférence.—R. C'est vrai.

D. Donc, le chemin de fer sait seulement que certains endroits ont besoin d'un certain nombre de wagons. Comment conciliez-vous cela avec la déclaration de M. McIvor, qui a dit que si certaines régions manquaient de wagons c'était parce qu'elles n'avaient pas les catégories de grain voulues ? Après tout, les compagnies ferroviaires sont maîtresses de tous les wagons et, quand elles voient qu'il y a un certain nombre de commandes à certains endroits, elles y envoient des wagons.—R. Voici l'explication: quand la Commission du blé me dit ce qu'elle veut, je lui demande où je devrai le prendre et elle me désigne la région. Armés de ce renseignement, nous allons chercher le grain dans la région désignée.

D. Comment procédez-vous ?—R. En disant simplement aux chemins de fer sur quelles lignes nous voulons qu'ils aillent. Les commandes sont rendues et le chef du mouvement envoie les wagons aux endroits désignés, puis le grain est expédié par ordre de préférence comme l'a ordonné la Commission du blé. Vous comprenez, monsieur Argue, qu'il me faut être renseigné par la Commission du blé. Je ne connais rien des catégories qu'il y a à tous ces différents endroits. Il me faut compter sur les commis de la Commission du blé, ses dirigeants si vous voulez, pour savoir quelle sorte de grain il faut transporter. Par exemple, il me serait inutile d'aller dans votre région pour y prendre du blé no 5.

D. Il n'y en a plus.—R. Il n'y en avait qu'une quantité insignifiante.

D. Il n'y avait pas beaucoup de cela ni d'autre chose.—R. Vous me comprenez.

M. Weselak:

D. Les endroits où vont les wagons sont-ils laissés à la discrétion des compagnies de grain ?—R. Les compagnies de grain elles-mêmes ?

D. Oui.—R. Elles n'ont aucune discrétion, sauf qu'elles ont placé les commandes et que, dans le cours normal des événements, les chemins de fer cueilleront les commandes qui existent. Ils le font pour toutes les autres marchandises.

Il existe une petite tendance dont je voudrais me décharger le coeur. C'est la tendance de la part d'une compagnie à se contenter de placer ses commandes, puis à venir larmoyer dans mes bras jusqu'à ce qu'elle obtienne les wagons. Elles ont perdu l'initiative qu'elle prenaient auparavant de harceler les compagnies ferroviaires pour obtenir les wagons dont elles ont besoin.

Je ne connais aucun autre commerce, celui du charbon, du bois de construction ou des autres marchandises, où toute commande placée par une entreprise ne trouve pas le préposé au trafic harcelant le chemin de fer jusqu'à ce qu'il ait obtenu les wagons voulus. Mais dans le commerce du grain, cela ne se fait pas du tout. Ces messieurs se croisent les bras et tempêtent contre le régisseur des transports. Cela devient un peu fatigant.

D. Quand ils se croisent les bras et tempêtent contre le régisseur des transports, est-ce qu'ils vous téléphonent ou vous envoient des télégrammes ?—R. J'en reçois cent . . . J'allais dire cent par jour, ce qui serait peut-être exa-

géré, mais j'en reçois beaucoup chaque jour. Je vais vous dire ce qu'ils font en plus de cela. Prenez les gens de votre propre Syndicat de la Saskatchewan, par exemple. Ils envoient leurs représentants le long de la ligne et ils me font télégraphier par les agents. Je les reçois dans l'ordre des gares, si bien que, quand il m'arrive un télégramme, je peux prédire de quel endroit viendra le télégramme suivant.

D. Peut-être reviennent-ils de quelque assemblée dans ce cas.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions à poser au témoin ?

M. Argue:

D. M. Milner a dit que les compagnies de grain avaient perdu leur initiative en ce qui concerne . . .—R. Je n'ai pas voulu donner cette impression. J'ai dit que . . .

D. Vous avez dit que tous les autres harcelaient les chemins de fer et que ces gens ne le faisaient pas ?—R. Oui.

D. Je me trouvais dans le bureau du syndicat du blé à Régina il y a quelques mois et celui avec qui je m'entretenais m'a dit qu'il harcelait les compagnies ferroviaires depuis des années dans sa région, mais sans résultat. Il a dit que, peu de mois ou d'années auparavant, vous aviez l'habitude de téléphoner et d'obtenir des résultats, mais que maintenant tous faisaient la sourde oreille.—R. Au cours des années que j'ai passées dans le commerce du grain, monsieur Argue, et j'en ai passé plusieurs, à partir de 1909, je n'ai jamais demandé à qui que ce fût de m'aider à obtenir des wagons aux endroits dont je m'occupais et j'en avais plus de 400. Je pouvais toujours atteindre quelqu'un du chemin de fer et obtenir des wagons.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions ?

M. Quelch:

D. Les endroits où il arrive beaucoup de marchandises par rail sont-ils mieux desservis que les autres ? Autrement dit, ces gens peuvent-ils charger les wagons avant qu'ils s'en retournent ?—R. Je ne le crois pas, monsieur Quelch, car les wagons doivent passer par tous les endroits. Je ne le crois pas.

D. J'ai souvent entendu l'accusation que, si certains endroits avaient un contingent plus fort, c'était parce qu'il y arrivait plus de wagons apportant des marchandises.

M. Argue:

D. Voulez-vous me dire, monsieur Milner, quelle est la situation en ce qui concerne actuellement la Loi canadienne sur les grains et le rôle des commandes de wagons ? En tant que régisseur des transports, vous savez qu'il fut suspendu à certaines époques. Où en est-il maintenant ?—R. Voici où en est le rôle des commandes de wagons: vous vous souvenez que la loi fut modifiée pour permettre aux compagnies de grain de commander les wagons. Vous vous en souvenez. En vertu de cette modification, qui portait le nom de Ramsay, si un cultivateur s'inscrivait au rôle des commandes de wagons, il livrait ensuite son grain à la compagnie d'élévateurs, exerçant ainsi un droit inhérent, la compagnie d'élévateurs achetait le grain de lui, le wagon passait ainsi à la compagnie et le grain était expédié. Mais le ministère de la Justice a dit que, le grain appartenant à la Commission du blé, la compagnie n'avait pas le droit d'utiliser la demande du cultivateur à ses propres fins, à moins que la Commission du blé ne consentît—vous pourriez me dire comment m'exprimer ici monsieur Tucker—à désigner l'agent de chaque élévateur comme son représentant. Le rôle des commandes de wagons a donc cessé de fonctionner après cette récente décision.

D. Il ne fonctionne pas du tout maintenant ?—R. Nous ne le voyons que rarement. Il sert dans certains cas quand un homme peut livrer une quantité de grain suffisante pour remplir un wagon et qui est placée dans un compartiment spécial. Quant à la Commission dont je suis membre, elle voit à ce que la Loi canadienne sur les grains soit respectée. Si l'homme demeure propriétaire du grain placé dans un compartiment spécial, il a parfaitement le droit de demander un wagon et ce wagon lui sera accordé.

D. L'inconvénient, naturellement, est qu'il ne peut probablement pas faire placer son grain dans un compartiment spécial.—R. Vous avez raison, à cause du contingentement.

D. Il y a un autre problème que je voudrais soulever, monsieur Milner. Il s'agit du rôle des commandes de wagons et de sa suspension. Cette question a été soulevée par les représentants du Conseil interprovincial des syndicats de cultivateurs. M. Nicholson a mentionné un cas; je ne parlerai pas de celui-là, mais de l'autre.

J'ai lu l'affaire assez attentivement dans le document que voici et il me semble que le cultivateur en question, M. Milner, avait un grief légitime, et je me demande pourquoi l'agent de la gare cessa d'utiliser le rôle des commandes de wagons. Comme il est dit ici, je crois que l'agent de l'élévateur, quand la demande de M. Miller eût été annulée . . .—R. Monsieur Argue, vous et moi nous ne nous entendons pas, mais je crois que vous êtes enclin à être juste parfois. L'affaire Miller se résume ainsi: tous les agents des élévateurs—et retenez que M. Miller était secrétaire du syndicat—s'étaient réunis et avaient reconnu que le rôle des commandes ne fonctionnait pas bien et décidé que chacun d'eux irait voir l'agent de la gare et lui dirait de jeter le rôle des commandes de wagons par la fenêtre parce qu'il fonctionnait mal. Ils allèrent voir les chefs de gare et leur demandèrent de ne plus se servir du rôle des commandes de wagons. D'après les témoignages recueillis par la Commission, et je suis au courant de l'affaire parce que je m'en suis occupé, les chefs de gares ont répondu: "Êtes-vous autorisé à parler au nom des gens qui figurent sur le rôle des commandes de wagons ?" Des témoins ont corroboré ceci. Tous les agents des élévateurs assurèrent qu'ils étaient autorisés et le rôle des commandes de wagons fut aboli. Or, il arriva par la suite que M. Miller se présenta et déclara que l'agent du syndicat n'avait pas le droit de se dire autorisé à parler pour lui. Or, vous admettrez, je pense, que les chefs de gare n'avaient pu faire autrement qu'accepter la parole des agents des élévateurs quand ceux-ci allèrent leur dire qu'ils étaient autorisés à réclamer l'abolition des demandes de wagons. Il était naturel qu'ils abolissent le rôle des commandes de wagons. Je ne les approuve pas de l'avoir joyeusement jeté au feu ou détruit de quelque autre façon, mais je crois que leur conduite se conçoit. Je passe à l'autre aspect: M. Miller, en tant que secrétaire de cette assemblée, savait ce qui se passait et il aurait été libre à ce moment d'aller dire à l'agent de la gare que rien de tout cela ne s'appliquait à son propre wagon. Je ne crois pas que M. Miller aurait pu faire cela sans se placer dans une situation fausse. C'est l'affaire telle que je la connais.

D. Je ne connais rien de l'affaire, sauf ce qui en est dit ici.—R. Je vous ai exposé les faits, monsieur Argue.

D. Oui. Il me semble que le Syndicat des cultivateurs à Saskatoon a jugé que cet homme avait une assez bonne cause, car il ne se serait pas donné la peine de faire imprimer ce document et de venir à Ottawa.—R. Je vous enverrai tout le dossier de l'affaire à condition que vous me le retourniez. Je crois que vous en arriverez à la même conclusion que moi. J'en suis sûr.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il d'autres questions ?

M. MANG: Connaissez-vous M. Miller ?

M. ARGUE: Non.

M. MANG: C'est un homme tenace.

Le TÉMOIN: Je n'ai absolument rien contre M. Miller.

M. ARGUE: Je vous serais reconnaissant de m'envoyer le dossier.

Le TÉMOIN: Je vous enverrai tout le dossier.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Milner, il me fait plaisir de vous remercier de l'exposé très franc que vous avez fait de toute la situation dans le domaine du transport. Je suis certain que tous les membres du Comité l'ont trouvé très intéressant et instructif. Au nom de tous, je vous remercie.

M. MANG: Monsieur le président, quand M. McIvor nous a quittés, nous lui avons exprimé notre gratitude au moyen d'une motion présentée, je crois, par M. Pommer.

Il me fait grand plaisir de proposer un vote de remerciement pour la façon très compétente dont M. Milner et son assistant, M. Baxter, nous ont fournis les renseignements que nous leur demandions. En possession de ces renseignements, je suis certain que nous serons tous mieux armés pour aller dans le pays expliquer les faits qui se rapportent à tous les aspects du travail de M. Milner et aussi pour signaler les merveilleux services qu'il a rendus aux cultivateurs de l'Ouest.

Le PRÉSIDENT: Bravo ! Bravo !

M. ARGUE: Monsieur le président, je sens le besoin de mesurer mes paroles en ce moment. Quand M. Milner vient témoigner devant le Comité, nous le trouvons sans doute d'une grande franchise et nous le trouvons bien renseigné, et nos meilleurs voeux l'accompagnent dans ses nouvelles occupations qui constituent, je pense, du moins en ce qui concerne le service public, une importante promotion. Nos meilleurs vœux l'accompagnent dans ce travail.

Je me rends compte que M. Milner est dans l'obligation de se conformer à la politique du gouvernement, et notre groupe n'approuve pas la politique du gouvernement en ce qui concerne la répartition des wagons. Cependant, je dirai que nous sommes reconnaissants pour chacune des fois où quelque grief porté par nous à l'attention de M. Milner et a été suivi d'une amélioration.

Le TÉMOIN: Merci.

Le PRÉSIDENT: Bien que vous ayez annoncé que c'est la dernière fois que vous paraissez ici comme régisseur des transports, je désire exprimer personnellement l'espoir qu'il n'en soit pas ainsi. Mais apparemment, votre décision est prise et je le regrette beaucoup. Je suis certain qu'il y en a beaucoup dans cette salle qui regrettent aussi votre départ d'un poste si difficile et si exposé aux critiques. Je suis sûr d'exprimer les sentiments de tous en vous souhaitant tout le bien possible dans vos futures occupations.

Le TÉMOIN: Je vous remercie, monsieur le président, et je remercie les autres membres du Comité. Je vous assure qu'en dépit de tout ce qui a été dit, et dit pour diverses raisons, rien ne m'a personnellement atteint. Je crois avoir beaucoup d'amis parmi les membres du Comité et même parmi les gens qui ont dit des choses assez dures à mon sujet.

Le PRÉSIDENT: Je constate qu'il est 5 heures et demie et je suppose que vous désirez siéger encore aujourd'hui. Voulez-vous ajourner ? Pourriez-vous me dire quand vous désirez que nous nous réunissions de nouveau ?

M. MANG: Pas lundi.

M. WESELAK: Y a-t-il d'autres témoins ?

Le PRÉSIDENT: Non. J'ignore au juste quel sera notre programme maintenant.

M. ARGUE: Pourrions-nous tenir une séance lundi matin ? Si nous ajour-

nons maintenant, je voudrais faire certaines observations générales à la prochaine séance sur une nouvelle formule pour la répartition des wagons. Je ne serai pas trop long.

Le PRÉSIDENT: A notre prochaine séance, nous aurons une discussion générale, puis nous siégerons à huis clos. J'étudierai la question de savoir si nous tiendrons séance lundi matin.

La séance est levée.

LUNDI 9 juillet 1956
11 heures du matin.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, la séance est ouverte. Nous approchons du moment, je crois, où nous serons prêts à étudier notre rapport à la Chambre. En attendant, je crois que certains membres désirent continuer de discuter le rapport de la Commission des grains. Monsieur Argue.

M. ARGUE: Je voudrais voir le Comité examiner la question d'un nouveau système pour la répartition des wagons. C'est un problème que le Comité discute depuis deux ou trois ans et qui a fait l'objet de plusieurs mémoires de la part des groupements agricoles, mémoires auxquels le Comité n'a pas encore donné suite.

Les renseignements supplémentaires qui nous arrivent me font croire que ce problème devient constamment plus urgent, plus pressant. Pour ceux qui ne sont pas bien au courant de l'écoulement des grains, la question d'un système pour répartir les wagons entre les compagnies d'élévateurs peut sembler secondaire, mais je ne crois pas qu'elle le soit. Je crois que c'est un point très fondamental parce que, depuis plus d'un demi-siècle, il descend jusqu'aux racines mêmes du problème. Je crois que les cultivateurs et les groupements agricoles de l'Ouest ont le droit de livrer leur grain à l'élévateur de leur choix, et d'être protégés par la Loi canadienne sur les grains dans l'écoulement de leurs grains.

Au temps de la colonisation, les associations de cultivateurs qui venaient de se former ont lutté pour obtenir une loi canadienne sur les grains, une loi qui prescrirait un honnête système de classification et un système exact d'entreposage et de pesage. Ces prescriptions ont finalement été mises dans la Loi canadienne sur les grains, mais les associations agricoles ont constaté que ce n'était pas encore suffisant. Et dès 1902, on fit entrer dans la Loi du Manitoba sur les grains, comme on appelait à cette époque la loi qui précéda la Loi canadienne sur les grains, une disposition permettant aux cultivateurs de commander les wagons voulus pour expédier leurs grains.

Cette disposition devint la section du rôle des commandes de wagons dans la présente Loi canadienne sur les grains, avec de légères modifications, et la section du rôle des commandes de wagons est demeurée une partie très importante de la Loi canadienne sur les grains; les cultivateurs y voient une sorte de déclaration de leurs droits.

Mais depuis quelques années, la section du rôle des commandes de wagons a été contournée, violée et abolie par le régisseur des transports en maintes occasions. Récemment, elle a été mise à l'écart par une décision, décision rendue par une "justice" qui dit qu'à son avis elle est inopérante. Le régisseur des transports et la Commission des grains ont approuvé cette décision, en sorte que la section relative au rôle des commandes de wagons ne joue plus aujourd'hui et que les cultivateurs ne peuvent plus exercer le droit de livrer leur grain à l'élévateur de leur choix.

Pour montrer combien urgent, combien pressant est ce problème, il suffit de faire observer que Ben Plumer, président du Syndicat du blé de l'Alberta, a fait un voyage spécial à Ottawa pour se présenter au Comité et donner

lecture d'une résolution entérinée par tous les délégués du Syndicat du blé de l'Alberta. Le Syndicat du blé de l'Alberta, cependant, n'est pas seul à réclamer une réforme à cet égard.

Nous avons le témoignage rendu l'an dernier au Comité par M. J. H. Wesson, président du Syndicat du blé de la Saskatchewan, qui a proposé la sorte de modification qu'il faudrait, mais sans que le gouvernement agisse.

Je crois que le Comité ferait bien de s'arrêter sur les paroles suivantes de M. Wesson, qui sont consignées à la page 19 du fascicule 6 de l'an dernier:

> Je ferai remarquer au Comité que la Division des élévateurs du Syndicat du blé de la Saskatchewan n'est pas simplement une compagnie d'élévateurs. Les élévateurs du syndicat ont été construits par ses membres pour leurs propres besoins. L'élévateur local du syndicat fait partie de l'outillage des sociétaires au même titre que leurs tracteurs et leurs moisonneuse-batteuses. Si l'on adoptait un système en vertu duquel les membres du syndicat ne pourraient utiliser leurs élévateurs en tout temps, on ferait aussi bien de leur dire: "Un nouveau règlement vous permet d'utiliser votre moissonneuse-batteuse pour une partie seulement de votre récolte; il vous faudra obtenir les services de quelqu'un pour l'autre partie de la récolte".

En plus d'être à la tête du Syndicat du blé de la Saskatchewan, J. H. Wesson possède une longue et complète expérience de l'agriculture et du commerce des grains. Il a la distinction d'avoir été le premier président de la Fédération canadienne de l'agriculture, ayant occupé ce poste de 1936 à 1940. Il devint président du Syndicat du blé de la Saskatchewan en 1937 et, depuis, il a toujours joui de la confiance du conseil d'administration de cet organisme.

Il dirigea la bataille en 1942 comme chef d'une très nombreuse délégation qui vint à Ottawa demander un relèvement du prix du blé. Il est revenu à plusieurs reprises récemment pour prier le gouvernement d'apporter une simple modification à la Loi canadienne sur les grains qui permettrait aux cultivateurs de livrer leur grain à l'élévateur de leur choix.

J'invite le Comité à ne pas considérer cela comme faveur à accorder à un groupement agricole quelconque, à un secteur quelconque du commerce des grains, car je pense qu'il existe un droit fondamental et démocratique dont tout Canadien devrait jouir: c'est le droit de traiter avec la firme de son choix. A cause de l'engorgement produit dans le commerce des grains par la façon dont les wagons sont répartis, les cultivateurs ne peuvent jamais exercer ce droit. La méthode en usage aujourd'hui est un peu différente de celle employée il y a deux, trois ou quatre ans. La section du rôle des commandes de wagons de la Loi canadienne sur les grains a servi dans une certaine mesure, mais le régisseur des transports suspendait à tout instant le rôle des commandes de wagons. C'est en grande partie, sinon entièrement, aux compagnies ferroviaires qu'il appartenait alors de répartir les wagons. Mais depuis, certains changements ont été faits.

Nous avons demandé à maintes reprises qu'à chaque point de livraison on laisse les cultivateurs indiquer où ils désirent traiter et que les wagons soient répartis en fonction des désirs exprimés par les cultivateurs. Mais M. Milner nous a dit à l'époque qu'il ne ferait rien de semblable, qu'il ne décréterait aucun mode de répartition des wagons dans chaque localité.

Je fais observer qu'aujourd'hui nous avons une méthode qui détermine clairement quelle proportion de wagons sera attribuée à un endroit donné, en sorte qu'on ne devrait plus éprouver de difficultés pour obtenir que la répartition se fasse suivant une certaine proportion, même si cette proportion etait naturellement différente de la méthode actuelle.

La Commission du blé distribue les commandes entre les compagnies d'élévateurs. Les compagnies d'élévateurs les distribuent à leur tour entre leurs différents lieux d'affaires et, ensuite, les listes des commandes sont remises aux agents des gares de ces endroits. Il y a aussi une liste des préférences de la Commission du blé, et les compagnies ferroviaires ont pour instruction de fournir des wagons en proportion du nombre des commandes.

L'argument employé contre l'idée de laisser les cultivateurs décider eux-mêmes en quelles proportions les wagons seront répartis est que l'on ne peut pas empêcher la Commission du blé de faire livrer les qualités et les variétés de grains qui sont demandées. Mais je ne vois là absolument rien d'incompatible. Quand une certaine proportion de wagons a été attribuée à un endroit donné, je crois que l'on peut encore avoir des wagons hors liste pour les commandes extraordinaires, wagons qui modifieraient la proportion établie par les producteurs eux-mêmes. La proportion décidée par les producteurs serait constamment la règle de base, la règle que l'on suivrait sauf dans les cas exceptionnels; ce serait l'objectif visé par la répartition.

Dans ses témoignages cette année et l'an dernier, M. Ben Plumer a préconisé cette même solution et je désire citer au Comité ce qu'il disait à la page 33 du fascicule 7 de l'an dernier:

> Nous ne voulons aucunement tenter d'indiquer à quel endroit les wagons iront, mais nous collaborerons avec la Commission canadienne du blé pour charger les sortes ou variétés ou classes de céréales qu'elle veut si nous les avons en entrepôt. Mais ce que nous voulons, c'est que lorsque les wagons sont envoyés à un endroit, les cultivateurs aient le droit d'indiquer à quel élévateur ils veulent que ces wagons soient placés. Par conséquent, comme je l'ai dit l'an dernier devant ce même comité, lorsque le cultivateur arrive avec ses céréales, il aura l'occasion de décider à quel élévateur il veut les décharger.

Je propose qu'une nouvelle méthode pour répartir les wagons soit établie pour la Commission du blé et les compagnies d'élévateurs et, en outre, que la règle soit celle établie par le régisseur des transports, c'est-à-dire que les chemins de fer doivent répartir eux-mêmes les wagons entre les différentes gares à grain en proportion des commandes de la Commission du blé. Il n'y a pas un grand pas à faire pour atteindre l'objectif que les groupements agricoles demandent, c'est-à-dire une autre modification à la loi qui dirait aux compagnies ferroviaires de distribuer les wagons entre les élévateurs dans les gares à grain, sauf les wagons extraordinaires pour les commandes spéciales. Ainsi, les wagons seraient répartis d'après une formule acceptée par les groupements agricoles, les producteurs ayant indiqué à quels élévateurs ils préfèrent livrer leur grain. Je crois, monsieur le président, que le Comité rendrait service aux groupements agricoles s'il faisait une recommandation semblable.

M. QUELCH: Monsieur le président, dans le groupe du Crédit-Social, nous avons toujours adhéré au principe que le cultivateur doit avoir le droit de livrer son grain à l'élévateur de son choix et c'est pourquoi nous avons toujours appuyé la motion que l'honorable député d'Assiniboine présente à la Chambre de temps en temps. Mais nous avons fait observer cette année que nous doutions que cette motion indiquât le meilleur moyen d'appliquer ce principe. Cependant, nous avons appuyé le principe général sur lequel reposait la motion et je crois que l'honorable député d'Assiniboine a précisé avant de la présenter qu'il ne s'opposerait pas aux améliorations dont elle pouvait faire l'objet.

Les syndicats du blé approuvent ce principe sans réserve. M. Argue a mentionné le voyage de M. Plumer, mais celui-ci n'a pas donné de précisions au Comité cette année. Comme on nous l'a fait observer, il est bien beau de

dire que nous sommes pour le principe général de rendre possible au cultivateur de livrer à l'élévateur de son choix, mais nous n'avons jamais indiqué le moyen le plus juste de le faire.

Je me souviens que l'an dernier le Syndicat du blé de la Saskatchewan a présenté aux membres du Comité et aussi, je pense, à tous les membres du Parlement un projet qui permettrait peut-être d'y parvenir.

Pour rafraîchir la mémoire des membres, je crois qu'il serait bon de donner lecture d'une lettre portant la date du 24 mai 1955 et exposant les propositions du Syndicat du blé de la Saskatchewan. Il est dit ceci dans cette lettre: "Vous noterez que ceci porte l'approbation des trois syndicats du blé de l'Ouest."

Maintenant, je veux citer les propositions énoncées dans cette lettre. Elle est intitulée: "Le droit des cultivateurs de livrer le grain à l'élévateur de leur choix". Et elle dit: "Un système pratique qui permettrait aux cultivateurs de livrer leur grain à l'élévateur de leur choix exigerait certains changements dans la Loi sur la Commission canadienne du blé et aussi dans la Loi canadienne sur les grains. Il est proposé:

(1) Qu'une disposition soit introduite dans la Loi sur la Commission canadienne des grains pour autoriser la Commission du blé à fournir chaque année à la Commission des grains une liste des producteurs ayant livré du grain l'année précédente, avec les adresses et les emblavures.

(2) Qu'une disposition soit introduite dans la Loi sur la Commission canadienne des grains pour autoriser la Commission des grains à adresser chaque année à chacun de ces producteurs une formule que celui-ci devra remplir en indiquant l'élévateur de son choix, afin de permettre à la Commission des grains d'établir un cycle pour la distribution des wagons dans chaque localité et de faire connaître ce cycle aux compagnies d'élévateurs intéressées et aux chemins de fer.

(3) Que les wagons commandés hors du rôle par la Commission du blé soient traités comme faisant partie du cycle.

(4) Que les wagons attribués à une compagnie d'élévateurs mais non chargés soient traités comme faisant partie de son cycle.

(5) Que tout le grain entreposé dans les élévateurs ruraux au commencement de chaque cycle en fasse partie.

(6) Que la Commission des grains soit aussi autorisée à édicter tous les règlements nécessaires pour assurer le bon fonctionnement du cycle des wagons."

Or, certains diront qu'il est bien difficile de réaliser ce projet, qu'il a été conçu par un organisme ayant peu d'expérience dans le commerce du grain et qu'il est à mettre de côté. Mais n'oublions pas que les syndicats du blé ont acquis beaucoup d'expérience dans le commerce du blé dans l'Ouest. En effet, ces syndicats existent, je pense, depuis 1923. Celui de l'Alberta est même plus ancien. C'est assez pour montrer que les syndicats ont une grande expérience dans le commerce des grains. Quand ils présentent une recommandation de ce genre au Comité de l'agriculture, c'est qu'ils ne prévoient pas que sa mise en pratique présenterait de bien grandes difficultés. Nous admettons tous, je pense, que la méthode actuelle n'est pas satisfaisante. Je ne crois pas un instant que quelqu'un pourrait prétendre qu'elle l'est. Je suis loin de soutenir qu'il serait facile d'appliquer ce système, mais je pense que nous pourrions au moins essayer de le faire. On demande cela pour les cultivateurs. Les groupements agricoles de l'Ouest ont appuyé la requête des syndicats du blé. Je crois qu'il est temps que le Comité se prononce en faveur de cette requête.

M. HARKNESS: Monsieur le président, je dois faire observer que les groupements agricoles qui s'occupent du mouvement des grains n'appuient pas tous les propositions faites par le syndicat du blé et périodiquement mises de l'avant par M. Argue. Il arrive que j'appartiens à la *United Grain Growers Association*, à qui je livre mon grain, et quand cette question fut soulevée l'an dernier, M. Brownlee, le président de la *United Grain Growers Association*, a présenté un mémoire que j'ai trouvé excellent et dans lequel il mentionnait pour quelles raisons—je ne les mentionnerai pas en détail—la *United Grain Growers Association* n'approuvait pas la formule préconisée par M. Argue et l'autre proposée par les syndicats du blé. Je me contente en ce moment d'indiquer le fait que les opinions divergent parmi les groupements agricoles qu'intéresse l'écoulement des grains, sur la question de savoir si ce projet serait pratique et à l'avantage des cultivateurs. D'après la *United Grain Growers Association* et ses membres, le projet serait pratique et permettrait d'atteindre le but visé. Je crois que tous les cultivateurs sont pour le principe général qu'ils devraient pouvoir livrer leur grain à l'élévateur de leur choix, mais il faut tenir compte des circonstances, du contingentement des livraisons et de l'ensemble des difficultés que présente l'écoulement des grains depuis quelques années.

Comme je l'ai dit, il y a de grandes divergences d'opinions sur la question de savoir si ces propositions seraient efficaces et pratiques, et si elles permettraient de livrer et d'écouler la quantité maximum de grain.

M. JOHNSON (*Kindersley*): Je crois que M. Argue et M. Quelch ont indiqué le problème que nous, les cultivateurs de l'Ouest, nous affrontons, et les paroles de M. Harkness n'amoindrissent aucunement ce problème, comme il vient de le reconnaître.

Notre problème est de trouver une formule pratique pour donner aux cultivateurs le privilège de livrer leur grain aux élévateurs de leur choix. Sur ce point, il n'y a aucun désaccord. Le problème est de trouver une formule qui n'entre pas en conflit avec les difficultés administratives qu'éprouvent en ce moment les autorités responsables de l'écoulement. Je crois que, si nous etions en mesure de voyager à travers l'ouest du Canada et d'interroger sur place les cultivateurs et les associations agricoles, nous n'aurions plus le moindre doute que l'application immédiate d'une formule semblable est à souhaiter.

Je crois que la conformation géographique du Canada est l'une des difficultés auxquelles nous nous sommes heurtés au sein de ce comité dans le passé en discutant le rapport de la Commission des grains et le rapport de la Commission canadienne du blé. Les problèmes que nous affrontons dans l'Ouest sont étrangers aux députés de certaines régions. C'est l'une des conséquences malheureuses de l'étendue de notre pays.

Si c'est possible, je voudrais qu'on organise une visite de ce comité dans les régions éprouvées de l'Ouest, une visite du Comité de l'agriculture dans les régions agricoles qu'intéressent si profondément les problèmes que nous discutons depuis plusieurs jours.

Je sais que les députés de ce que j'appelle l'est du Canada, les députés des parties du Canada qui ne sont pas sous la juridiction de la Loi canadienne sur les grains ne seraient que trop intéressés par une proposition semblable et je sais quel serait le résultat.

En regardant autour de la salle du Comité en ce moment, je constate que nous avons dix membres de l'est du Canada et 13 membres de l'ouest du Canada. Je crois que nous en sommes au point où les membres de l'Ouest qui discutent la proposition de M. Argue sont plus nombreux que ceux de l'Est. Si, en tant qu'individus, nous songeons sérieusement à faire adopter la formule qu'ont choisie le Syndicat du blé de la Saskatchewan, le Syndicat des

cultivateurs de la Saskatchewan et les autres groupements agricoles, y compris l'U.G.G., pour permettre aux cultivateurs de livrer leur grain à l'élévateur de leur choix, nous serions en mesure de le faire au cours de la présente séance grâce au nombre des membres de l'Ouest qui, s'ils sont responsables à ceux qu'ils représentent, vont sûrement appuyer une proposition semblable.

Je crois que nous avons gagné du terrain, comme on l'a fait observer, et surmonté certains des obstacles. Je crois que le gouvernement aura la responsabilité d'instituer le mécanisme du système si le Comité veut bien se déclarer pour le principe. Je crois que le gouvernement a l'habitude de se charger de la rédaction proprement dite des propositions de loi. L'expérience m'a enseigné qu'il n'y a à peu près rien qu'il soit impossible de rédiger une fois que le résultat visé a été indiqué comme désirable.

Je sais que cela ne peut se faire maintenant, mais seulement au sous-comité directeur. Mais je voudrais voir les membres de l'Ouest appuyer les cultivateurs et les groupements agricoles de l'Ouest, et dire au gouvernement que nous sommes très désireux que l'on adopte immédiatement ce principe de permettre aux cultivateurs de livrer leur grain aux élévateurs de leur choix, le même principe que d'autres prennent pour acquis parce qu'ils habitent d'autres parties du Canada.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, consentez-vous à ce que nous siégions à huis clos maintenant pour étudier le rapport ?

M .WESELAK: Je voudrais faire une observation. Il a maintenant été prouvé par les remarques entendues au Comité cette année que la recommandation faite l'an dernier par le Comité n'avait l'appui des représentants d'aucun groupement agricole. Pour dissiper tout doute à ce sujet, je voudrais me reporter à la page 36 du fascicule 6 des délibérations du comité de l'an dernier où se trouvent des questions de M. Argue et les réponses de M. Wesson. Je vais vous donner lecture du paragraphe.

M. Argue:

> D. Monsieur le président, on a dit ce matin que si la Commission du blé donnait plus de commandes aux syndicats, le problème n'existerait pas. Je me demande si la solution est aussi simple. Supposons que la Commission du blé augmente le pourcentage des commandes qu'elle passe au Syndicat du blé de la Saskatchewan à 53 p. 100, ou au delà du chiffre le plus élevé des années passées, le problème fondamental serait-il résolu ? Le cultivateur pourrait-il, à un endroit donné, livrer son grain à l'élévateur de son choix ? La solution ne consisterait pas à accroître le nombre de commandes passées au syndicat. Il faut restaurer les droits fondamentaux du producteur local.—R. M. Argue voudrait savoir si le succès du plan serait assuré par les commandes de la Commission du blé. Mais une commande de la Commission n'est pas nécessairement suivie des wagons nécessaires. Dans l'intervalle, si l'élévateur du syndicat est rempli tandis qu'il y a de l'espace disponible ailleurs, si le cultivateur veut en profiter, ce sont les autres qui reçoivent le grain. Si l'on pouvait en tout temps être assuré de recevoir les wagons attribués à chaque commande, l'espace se trouverait libre et ce serait satisfaisant, mais pas autrement. Je suis d'accord avec M. Argue sur le deuxième point. Le principe en jeu est celui du droit que le cultivateur devrait avoir de choisir l'élévateur où il voudrait livrer son grain.—D. Chaque cultivateur dans sa localité même ?—R. Oui.

Ces réponses indiquent nettement, monsieur le président, qu'aux yeux de M. Wesson, si les commandes de la Commission du blé étaient suivies de wagons, cela contribuerait puissamment à permettre aux cultivateurs de livrer à l'élévateur de leur choix. Il y a un autre point que M. Argue a soulevé, et c'est

que l'attribution de wagons à un endroit donné devrait être faite suivant les préférences manifestées par les cultivateurs eux-mêmes, et je voudrais demander à M. Argue si, en attribuant les wagons en conformité des préférences des cultivateurs, on ne nuira pas aux commandes de la Commission du blé a cet endroit ? Je crois comprendre que les commandes de la Commission du blé sont attribuées aux diverses compagnies d'après leurs antécédents et mes renseignements sont que les wagons sont attribués à ces compagnies, autant que possible, en proportion des commandes passées par la Commission du blé. Si vous faites l'attribution des commandes de la Commission du blé, n'y aura-t-il pas conflit ? C'est la question que je pose à M. Argue.

M. ARGUE: Je ne crois pas que cela suive nécessairement. Je ne veux rien faire qui puisse empêcher la Commission du blé d'être toujours en mesure de demander les sortes et les catégories de céréales dont elle a un besoin urgent pour exécuter des ventes. Mais à part ces ventes, qui peuvent faire exception à la règle, je crois que la règle générale devrait consister à répartir les wagons de la façon indiquée par les cultivateurs eux-mêmes. Et, comme M. Plumer l'a dit l'autre jour, même si la demande des sortes et catégories de grains dont la Commission du blé peut avoir besoin à un moment donné semble troubler la formule générale dans une certaine mesure, ce ne serait pas un obstacle, car on pourrait en tenir compte dans l'attribution des wagons, de façon qu'au bout d'un certain temps l'on vienne aussi près d'appliquer la formule générale que les cultivateurs le désirent. Il n'arrive pas souvent, je pense, qu'il y ait une sorte spéciale de grain dans un élévateur. J'admets que cela arrive, mais je ne crois pas que ce soit une règle générale. Je crois que si la moitié des cultivateurs, à un endroit donné, désirent livrer leur grain à un certain élévateur, ils peuvent en général y mettre les différentes sortes de grain, afin que la Commission du blé soit susceptible d'y trouver celle qu'elle veut.

M. WESELAK: Supposons qu'il y ait trois compagnies à un endroit, qu'elles ont des commandes et sont en mesure d'attribuer des commandes à cet endroit; supposons que l'une d'elles place là des commandes et que les autres ne le fassent pas juste au moment où votre wagon arrive. Qu'arrive-t-il alors à votre préférence ?

M. ARGUE: C'est une difficulté qui surgit avec la méthode actuelle. Je voudrais que la Loi des chemins de fer soit modifiée à ce sujet dans une certaine mesure.

M. TUCKER: Je suis peut-être désireux de laisser toute liberté aux cultivateurs de livrer aux élévateurs de leur choix, sous réserve des difficultés que présente l'état actuel de la situation, et ce comité a recommandé à l'unanimité, comme l'avait recommandé M. Wesson par les paroles que M. Weselak vient de citer, un moyen pour réussir à le faire dans la mesure où le Comité le croyait possible à ce moment-là. C'était que la Commission du blé, qui a la confiance de tout le monde, distribue les commandes entre les différentes compagnies et laisse à celles-ci le soin de choisir les endroits d'où ces commandes viendraient, après quoi les chemins de fer recevraient l'ordre de fournir des wagons d'après le nombre de commandes placées à chaque endroit. Cela voulait dire que, dans l'ensemble d'une province, les compagnies obtiendraient leur part des commandes d'après ce que les cultivateurs voudraient livrer. Il est vrai qu'à un endroit donné les cultivateurs pouvaient ne pas avoir les sortes et catégories exigées, mais dans l'ensemble de la province il devait en résulter que les cultivateurs écouleraient leur grain dans la proportion qu'ils désireraient auprès des diverses compagnies d'élévateurs.

Il a été dit dans les témoignages qu'avec ce système certaines compagnies avaient tendance à concentrer leurs commandes sur certains points afin d'obtenir une plus forte proportion de commandes à ces endroits qu'elles n'auraient

eu autrement. On nous a dit que le régisseur des transports et la Commission du blé surveillaient cette situation et songeaient à prendre des mesures quelconques pour empêcher cela de se produire. Dans toutes cette question, il y a certains aspects qui me frappent particulièrement.

Il y a d'abord ceci: le Comité a recommandé une certaine ligne de conduite. Apparemment, elle ne donne pas les résultats espérés en ce qui concerne la répartition des wagons entre les élévateurs d'un même endroit. La Commission du blé et le régisseur des transports ont pris connaissance de cette situation, qu'on a décrite, et ont l'intention de faire quelque chose pour résoudre la difficulté. C'est ce que j'ai cru comprendre. Il me semble que si, par exemple, le Syndicat du blé de la Saskatchewan ne considérait pas la solution comme satisfaisante, ou comme aussi satisfaisante que possible dans les circonstances, ses représentants seraient venus nous voir. Autrement dit, les faits produits l'an dernier furent produits avant les mesures, déjà décrites, qui furent prises, et il me semble donc que ces faits ne comptent plus. Ce sont les faits mêmes sur lesquels nous nous sommes fondés pour faire une certaine recommandation. Le Syndicat du blé de la Saskatchewan ne nous a pas dit que cette recommandation ne fonctionnait pas d'une façon satisfaisante. Nous n'avons rien entendu à ce sujet des autres groupements, si j'ai bonne mémoire, sauf du Syndicat du blé de l'Alberta. Si je me souviens bien, on n'a pas demandé à M. Plumer ce qu'il voulait au juste que nous fassions en plus de la recommandation déjà faite par le Comité.

Il se peut bien que la principale difficulté aux yeux des membres du Syndicat du blé de l'Alberta fût celle-là même que travaillent à résoudre la Commission canadienne du blé et le régisseur des transports, pour empêcher qu'une compagnie ne concentre ses commandes sur certains endroits afin d'y obtenir une part exagérée des affaires. Avant de nous écarter de la recommandation que nous avons faite l'an dernier, avant de cesser d'essayer de l'appliquer et d'en obtenir satisfaction, il me semble que nous devrions interroger M. Plumer très soigneusement et que nous devrions obtenir l'avis des syndicats de cultivateurs, du Conseil interprovincial des syndicats de cultivateurs, obtenir des recommandations de la Fédération canadienne de l'agriculture, et aussi sans doute du Syndicat du blé de la Saskatchewan, et leur demander de réfléchir sur la question de savoir comment ce système, recommandé par le Comité et maintenant en vigueur, pourrait être amélioré pour qu'il fonctionne bien. Nous n'avons reçu aucune proposition semblable. Et même, le Syndicat du blé de la Saskatchewan ne nous a rien proposé. Il me semble que, s'il avait été tout à fait mécontent du système actuel, nous aurions reçu des recommandations de lui.

Le Comité a fait l'an dernier une recommandation unanime que l'on s'efforce maintenant d'appliquer et de faire fonctionner d'une façon juste pour l'ensemble des cultivateurs tout en s'efforçant de prévenir des abus à certains endroits. Et il me semble que nous demander maintenant de renverser notre recommandation de l'an dernier sans preuves suffisantes des groupements agricoles, sauf le désir exprimé par M. Plumer de voir adopter cette formule au sujet de la liberté pour le cultivateur de livrer à l'élévateur de son choix, c'est demander au Comité de poser un geste très extraordinaire.

Personnellement, je crois qu'avant de songer à une telle mesure, nous aurions dû interroger M. Plumer—et je ne me souviens pas que nous l'ayons fait—et que nous aurions dû consulter la Fédération de l'agriculture, le Conseil interprovincial des syndicats de cultivateurs et le Syndicat du blé de la Saskatchewan.

C'est une question très importante, monsieur le président. Il s'agit du mouvement de nos grains et si nous allions faire quelque chose qui entrave l'écoulement normal de nos grains, nous risquerions de créer une situation qui

causerait un tort énorme aux cultivateurs. Avant de nous arrêter à l'idée de M. Argue et de ses amis . . .

M. ARGUE: Des syndicats.

M. TUCKER: Les syndicats ne nous ont rien dit. S'ils avaient été désireux de vous appuyer, ils seraient venus. M. Plumer lui-même n'a pas laissé entendre qu'il appuyait M. Argue. Telle est la situation, monsieur le président. Nous avons cette proposition de M. Argue, proposition qu'il a présentée l'an dernier, mais il a lui-même approuvé l'autre idée et voté pour.

Personne n'a dit que M. McIvor n'avait pas traité cette question à fond. Personne n'a dit qu'il ne distribuait pas les commandes avec justice; et personne n'a dit que les compagnies d'élévateurs ne faisaient pas leurs affaires en conformité des désirs des cultivateurs.

Où est la preuve que les changements que nous avons recommandés à l'unanimité l'an dernier, avec les améliorations qui peuvent être apportées, ne constituent pas la meilleure solution? Si nous décidons de changer de position, nous devrions entendre d'abord les groupements agricoles et en particulier le Syndicat du blé de la Saskatchewan. Je crois que c'est demander beaucoup au Comité que l'inviter à revenir sur la décision de l'an dernier, alors que le Comité n'a pas reçu la moindre plainte.

M. MCCULLOUGH (*Moose Mountain*): Je ne dirai pas que le député de Rosthern jette peut-être une partie de son courrier au panier. C'est lui qui le sait. Mais il a passé beaucoup de temps ce matin à essayer de faire croire au Comité que le Comité n'a pas entendu de témoins des trois syndicats du blé de l'Ouest. J'ai ici, monsieur le président, une lettre qui m'a été adressée le 23 février 1956 par *Canadian Cooperative Wheat Producers Limited.* Je présume que cette lettre, avec les résolutions qui l'accompagnent et qui furent passées les 17 et 18 janvier dernier à l'assemblée du syndicat interprovincial à Winnipeg, a été envoyée à tous les autres membres du Parlement. Je veux en donner lecture, car les désirs des trois syndicats du blé de l'Ouest y sont exposés.

Le PRÉSIDENT: Est-ce signé par le secrétaire?

M. MCCULLOUGH (*Moose Mountain*): Oui. Cette lettre est signée par le secrétaire, E. S. Russenholt. J'en donne lecture.

M. E. G. McCullough, M.P.,
Chambre des Communes,
Ottawa, Ont.

Cher monsieur,

Afin de vous mettre au courant, nous vous envoyons ci-joint les textes de certaines des résolutions entérinées par une assemblée du Syndicat interprovincial, composé des conseils d'administration du Syndicat du blé de l'Alberta, du Syndicat du blé de la Saskatchewan et du Syndicat des élévateurs du Manitoba, tenue à Winnipeg les 17 et 18 janvier 1956.

Sincèrement vôtre,

Le secrétaire,

(signé) E. S. RUSSENHOLT.

La première résolution se lit ainsi:

Loi canadienne sur les grains

Il est résolu que nos trois syndicats canadiens, en liaison avec d'autres organismes agricoles, continuent sans relâche de travailler à obtenir dans la Loi canadienne sur les grains des changements qui:

1. Reconnaîtront, confirmeront et laisseront s'exercer le droit du producteur de livrer son grain à l'élévateur de son choix;

2. Établiront un système qui permettra au producteur d'indiquer l'endroit où il préfère livrer;

3. Autoriseront la Commission canadienne du blé, la Commission des grains et le régisseur des transports à promulguer les ordonnances et la réglementation voulues pour que l'attribution des wagons aux élévateurs ruraux soit rendue conforme aux préférences des producteurs, qui pourront ainsi livrer aux élévateurs de leur choix et qui

4. Laisseront en même temps à chaque producteur le droit de demander des wagons en vertu de la section relative aux rôles des commandes de wagons de la Loi canadienne sur les grains.

Je crois, monsieur le président, que cela montre à M. Tucker que, pour leur part au moins, les syndicats ont bel et bien exprimé leurs voeux au sujet du droit du cultivateur de livrer à l'élévateur de son choix. Peut-être le Comité aurait-il pu entendre un témoin de ces organismes, mais je suis certain que tous les membres du Comité ont reçu cette résolution et connaissent par conséquent les voeux des trois syndicats de l'Ouest.

Pendant que j'ai la parole, je désire me joindre à ceux des membres qui se sont prononcés déjà pour ce droit très fondamental que revendiquent les producteurs de grain de l'Ouest. J'admets avec M. Johnson que nous, les membres du Comité, nous ne comprenons pas le problème des cultivateurs aussi bien que nous devrions et que le Comité devrait partir et aller rencontrer les groupements agricoles et les cultivateurs dans cette région. Je crois que, si nous le faisions, il serait plus facile pour nous de comprendre le problème des cultivateurs quand ils désirent traiter avec l'entreprise de leur choix.

La lutte du cultivateur de l'Ouest, comme M. Argue l'a fait observer, a été longue. Elle a commencé il y a très longtemps, alors que beaucoup d'entre nous étaient tout jeunes. Elle a commencé par la *Territorial Grain Company*, la *Grain Growers Company of Western Canada*, les *United Farmers*, puis les grands syndicats de l'Ouest, fondés en 1923. Il ne s'agissait pas seulement d'obtenir une classification juste, mais aussi du droit de se faire accorder des wagons. Le droit de livrer du grain a été l'une de leurs luttes. Je crois que la presque totalité des cultivateurs approuvent que les grains passent par la Commission canadienne du blé et se rendent compte de la difficulté pour cet organisme d'obtenir les sortes de grain qu'elle veut dans la congestion qui existe. Mais la méthode employée pour livrer le grain aux élévateurs est complexe et, pourtant, il y a ce droit fondamental que nous devrions avoir, croyons-nous, et c'est le droit de pouvoir, comme toute autre personne au Canada, traiter avec l'entreprise que nous choisissons. Monsieur le président, les témoignages entendus ici depuis une semaine ne m'ont pas convaincu qu'il existe une raison concrète pour que ce droit ne soit pas accordé. Compte tenu du problème que posent les commandes et la nécessité d'obtenir certaines sortes et catégories de grain, le fait demeure qu'à la fin de la campagne agricole, ou au cours de toute période particulière au cours de la campagne agricole, il devrait être possible pour les cultivateurs de livrer leur grain à l'élévateur qu'ils ont choisi dans leur région.

Je suis sûr de pouvoir dire que les groupements agricoles de l'Ouest continueront la lutte jusqu'à ce qu'on ait trouvé et adopté un moyen pour le faire.

Je n'admets pas que, comme le prétend M. Tucker, le Comité n'ait pas eu de données considérables sur la façon de procéder et sur les désavantages de la méthode actuelle même en ce moment. Je vais donner lecture du rapport de M. Ben Plumer au Comité. Il est vrai que M. Plumer n'a pas insisté sur ce point, mais il a tout de même été démontré qu'il y avait beaucoup de mécontentement dans la région de Lethbridge. Son rapport se lit ainsi:

Messieurs,

> Les délégués du Syndicat du blé de l'Alberta ont ordonné au conseil et à l'administration du Syndicat de travailler sans relâche jusqu'à ce que l'on fournisse à l'ensemble des cultivateurs un moyen d'indiquer auquel des élévateurs à l'endroit d'où ils expédient ils préfèrent livrer leur grain, et jusqu'à ce que les wagons envoyés à cet endroit pour transporter le grain soient répartis entre les élévateurs dans les proportions indiquées par les cultivateurs.

Tel est le désir fondamental des cultivateurs de l'Ouest et je crois que le Comité a le devoir de faire tout en son pouvoir pour recommander une procédure quelconque ou un changement dans la méthode actuellement employée pour que ce principe fondamental soit respecté.

M. SMITH (*Battle River-Camrose*): Monsieur le président, je voudrais appuyer les remarques déjà faites par plusieurs des membres et verser une autre preuve au compte rendu touchant cette question.

Je désire citer ce passage du mémoire présenté par le Conseil interprovincial des syndicats de cultivateurs au comité permanent de l'agriculture et de la colonisation de la Chambre des communes en juin 1956:

> Les cultivateurs aimeraient qu'on établisse un système efficace qui leur permette de livrer leur grain à l'élévateur de leur choix. Il faudrait donc une disposition dans la Loi canadienne sur les grains spécifiant qu'ils peuvent indiquer leur préférence en remplissant leur demande de permis de livraison à l'élévateur de leur choix. De son côté, la Commission du blé devrait être autorisée à régler le cycle annuel de la répartition des wagons d'après les quantités de boisseaux assignés à chaque élévateur sur les permis.

Il me semble que les groupements agricoles de tout l'Ouest ont bel et bien réclamé cette année que l'on fasse quelque chose au sujet de la répartition des wagons et des questions connexes. Je suis incapable de souscrire aux sentiments exprimés tantôt par l'honorable député de Rosthern. Le problème nous a été présenté par les trois syndicats du blé de l'Ouest et par le Conseil interprovincial des syndicats de cultivateurs. Je crois que nous devrions agir, faire une recommandation au gouvernement et nous efforcer de trouver une solution à ce problème, qui existe dans l'Ouest depuis un grand nombre d'années.

Dire qu'il n'y a pas eu de plaintes est faux. Nous avons à examiner des plaintes en ce moment, et ceux d'entre nous qui habitent l'Ouest savent que ces plaintes sont justifiées et très réelles.

M. NICHOLSON: Monsieur le président, je remercie ceux des membres qui ne sont pas de la Prairie de l'attention sympathique qu'ils nous accordent. Ces questions revêtent une grande importance pour les députés de la Prairie, mais il est évident qu'elles sont très importantes aussi pour ceux qui viennent d'autres parties du pays.

Je regrette de ne pas avoir eu ces renseignements du secrétariat de l'Agriculture des États-Unis l'autre jour. Les commentaires politiques de M. McIvor et de M. Davidson touchant la politique des États-Unis m'avaient inquiété et j'ai communiqué avec l'attaché agricole des États-Unis. Il a eu la bonté de m'envoyer des renseignements touchant la concurrence qu'affrontent les produits agricoles des États-Unis à l'étranger.

La différence importante entre le Canada et les États-Unis, je crois, est que les fonctionnaires de l'agriculture aux États-Unis avouent franchement que c'est un grand problème national, un problème si important que le Congrès des Etats-Unis en a autorisé une étude spéciale. Ce rapport sur la concurrence que les produits agricoles des États-Unis affrontent à l'étranger résume les

obstacles douaniers que les États-Unis ont à surmonter actuellement pour exporter leurs produits agricoles. Il ne s'agit pas seulement du blé, mais du riz et de tous les autres produits agricoles.

Je n'ai pas sous la main les remarques de M. Davidson, mais je suis sûr qu'il y a une grande différence entre le tableau qu'il a peint de la situation mondiale et le tableau qu'en présentent les autorités de Washington. Elles font observer que, d'après leurs estimations, les approvisionnements de blé dans le monde à la fin de l'année seront d'environ 7.3 milliards, 20 p. 100 de plus que la moyenne de 1935 à 1949, et 30 p. 100 de plus que la moyenne de 1945 à 1949.

J'ai soigneusement examiné la situation dans le monde entier, et je suis disposé à reconnaître que les Américains n'ont pas trouvé de solution. Je crois que certaines des remarques faites ici semblent indiquer que nous n'avons vraiment aucun problème sérieux. Mais, à nos yeux, en ce qui concerne la question soulevée par M. Argue, il serait très à souhaiter qu'on permette aux coopératives agricoles de survivre à cette crise, et ce n'est pas déraisonnable.

J'ai mentionné vendredi que j'avais reçu un rapport la veille de Sturgis, en Saskatchewan, où les élévateurs qui n'appartiennent pas au syndicat — il y a trois élévateurs à cet endroit — ont de l'espace pour 30,000 boisseaux, alors que celui du syndicat déborde depuis quelque temps. Or, personne ne peut dire que c'est parce qu'il y a là une sorte spéciale de grain. Il arrive que les endroits à l'est de Sturgis ont tous des contingents de sept boisseaux, et le grain est très semblable. Mais il semble que quelqu'un soit responsable de cette situation. Voici des gens qui n'ont jamais livré un boisseau de grain à un autre élévateur que le leur et qui vont être contraints, avant la fin de juillet, de livrer leur grain aux élévateurs des compagnies pour ne pas rester sans argent. Je crois que personne ne peut tenter sérieusement de justifier cette situation.

Vu que M. Milner dit que ce n'est pas lui qui décide la chose, il est très évident que quelqu'un a pris une décision pour que les élévateurs qui n'appartiennent pas au syndicat aient reçu assez de wagons au cours de cette période pour expédier de leur grain et avoir de l'espace pour 30,000 boisseaux pendant qu'un assez bon nombre de cultivateurs n'ont pas encore livré de grain. Le directeur du syndicat du blé dans la région a dit que la fin de la campagne agricole approchait et qu'il avait 2,500 boisseaux de blé qu'il pourrait livrer d'ici la fin de juillet aux élévateurs n'appartenant pas au syndicat, ou bien les garder et rester sans argent. Une telle situation pose un problème très réel pour ceux qu'intéresse la survivance d'un organisme comme le Syndicat du blé de la Saskatchewan.

M. McIvor a clairement démontré, je crois, que les syndicats du blé du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta sont tous au courant de cette situation et considèrent que quelqu'un est responsable du fait que des wagons ont été attribués d'une façon injuste aux concurrents du syndicat du blé. Vu que M. McIvor n'assume pas la responsabilité, je crois que le Comité devrait en arriver à la conclusion qu'il lui appartient d'établir une formule juste, une formule qui permette aux cultivateurs de livrer leur grain à l'élévateur qu'ils ont construit et à l'organisme qui les fera bénéficier de tout avantage.

Un des cultivateurs de ma région, qui vient de dépasser l'âge de 70 ans, a récemment reçu un chèque de $1,800, dividendes qui lui revenaient parce qu'il a livré au syndicat du blé depuis la fondation de celui-ci chaque boisseau de grain qu'il a récolté. Les autres cultivateurs qui livrent leur grain aux élévateurs des compagnies ne touchent pas de ristournes semblables.

Il est important, je crois, que le Comité admette que les cultivateurs devraient pouvoir livrer leur grain à leurs propres organismes, les syndicats du blé.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, je crois que nous devrions maintenant siéger à huis clos et nous mettre au travail.

M. ARGUE: Monsieur le président, si vous me le permettez, je voudrais répondre à une ou deux questions soulevées par M. Tucker. Il a dit qu'il ne fallait rien faire pour empêcher la Commission du blé d'écouler notre grain d'une manière efficace.

Je veux déclarer qu'à notre avis la proposition que nous avons faite n'empêcherait aucunement d'écouler le blé d'une manière efficace, mais au contraire qu'elle augmenterait l'efficacité et le bon vouloir dans tout le commerce des céréales, et n'entraverait nulle part le droit de la Commission du blé de réclamer la sorte de grain qu'elle peut vendre immédiatement. Il a dit que si les groupements agricoles avaient été très inquiets de la situation actuelle, ils se seraient présentés au Comité. Je crois que leur inquiétude a été suffisamment manifestée par d'autres qui ont pris part aux délibérations, et je veux aussi faire remarquer que les syndicats du blé ont précédemment traité cette question devant le Comité. Ils sont venus deux ans de suite. Ils ont mentionné brièvement ce problème la première fois, et quand ils sont venus l'an dernier ils l'ont discuté à fond et en grand détail. Ils ont répondu aux questions posées par les membres du Comité et ils ont plaidé avec tant de force qu'ils croyaient que les membres du Comité leur donneraient des résultats. Je tiens de bonne source que les remarques du président du Comité aux dirigeants du Syndicat du blé de la Saskatchewan les ont portés à croire à la fin de leur visite que l'effet produit sur le Comité avait été si puissant et si favorable que des actes suivraient probablement. J'ai appris que le président avait proposé au président du Syndicat du blé de la Saskatchewan de passer la fin de semaine ici afin d'avoir une entrevue avec le ministre du Commerce qui, à ce moment, se trouvait absent d'Ottawa. M. Wesson répondit qu'il aimerait rester mais qu'à son grand regret un engagement déjà pris lui interdisait de passer la fin de semaine ici pour rencontrer M. Howe, mais il a dit: "Je suis prêt à télégraphier à M. Tom Bobier, premier vice-président du Syndicat du blé de la Saskatchewan, qui dirige aussi le comité des syndicats chargé de la répartition des wagons, de venir à ma place, et il n'y a probablement aucun homme mieux au courant de la question que M. Bobier". Cela fut entendu et M. Bobier put prendre un avion après avoir fait plusieurs appels téléphoniques, attendu pour un avion, etc. Cependant, il arriva ici. Il put venir à Ottawa seulement après s'être donné beaucoup de mal. Il rencontra le ministre et déclara ensuite que l'entrevue avait été des plus mauvaises, qu'il n'avait pas reçu un bon accueil et même qu'on lui avait dit assez vite et carrément que le ministre et le gouvernement n'étaient pas disposés à agir dans la direction demandée au Comité par le Syndicat du blé. C'est pourquoi nous n'avons rien obtenu du Comité l'an dernier en ce qui concerne les demandes des groupements agricoles. A la place, nous avons eu une autre motion qui n'était pas le premier choix des membres du groupe auquel j'appartiens et que nous avons acceptée comme pis aller, et comme solution susceptible d'apporter une très légère amélioration dans la mauvaise situation qui avait régné dans le passé. Il y a d'autres preuves que les groupements agricoles ne sont pas satisfaits de ce qui a été fait. Je veux faire observer qu'en ce moment il se tient des assemblées des syndicats du blé dans tout l'ouest du Canada pour discuter cette même question. Je sais que ces assemblées sont dirigées dans ma propre région par des directeurs du syndicat du blé, M. Clarence McKee et M. Carol Strayer. J'invite donc le député de Rosthern et les autres membres du Comité à examiner sérieusement les recommandations faites au Comité l'an dernier, et qui ont été renouvelées ce matin par la résolution dont M. McCullough a donné lecture.

Le PRÉSIDENT: Allons-nous siéger à huis clos maintenant?

M. ARGUE: Non, monsieur le président. J'ai un autre point à soulever.

M. Milner nous a révélé très franchement l'attitude prise par le Pacifique-Canadien au cours d'une certaine période, et nous a dit que le Pacifique-Cana-

dien, pendant six semaines, avait négligé de fournir un nombre raisonnable de wagons pour le transport du grain.

Le PRÉSIDENT: Un mot seulement sur ce que vous avez dit précédemment, car vous avez mentionné celui qui présidait le Comité l'an dernier. Je n'ai pas bien saisi ce que vous avez voulu dire. Cependant, permettez-moi de dire que l'an dernier, comme tous les membres le savent, le Comité a discuté toute cette question à fond et très longuement. Quand on m'a demandé quel était le sentiment général du Comité, j'ai répondu, je m'en souviens bien, qu'à mon avis tous les témoins avaient fait une impression favorable sur le Comité. Je crois que je disais alors l'exacte vérité, car les représentations faites au Comité avaient été bien reçues de tout le monde.

Naturellement, je ne puis admettre avec M. Argue que le Comité n'a rien fait l'an dernier, car nous avons adopté une très importante recommandation. En passant, permettez-moi de mentionner que cette recommandation fut officieusement communiquée aux trois syndicats et aux autres qui s'étaient présentés l'an dernier. Il ne m'appartient pas de dire s'ils l'approuvèrent ou non. Cependant, ils en furent mis au courant et je peux dire que chacun d'eux a considéré que c'était au moins un pas dans la bonne voie et voulait bien en faire l'essai pour voir quels seraient les résultats. N'oublions pas que cela fut adopté l'an dernier.

Le ministre ou le président de la Commission, j'oublie lequel, a dit ici que les gens qui s'intéressent directement au grain étaient venus à Ottawa dire au ministre qu'ils n'étaient pas en mesure de se rendre compte si les chemins de fer suivaient la recommandation du Comité. Il en est résulté qu'il y a six ou huit semaines le régisseur des transports a promulgué une autre ordonnance invitant les agents des gares à afficher les commandes d'expédition pour que les agents des élévateurs fussent en mesure d'en prendre connaissance et savoir si les chemins de fer se conforment à la première ordonnance du régisseur des transports.

Je pense que le sentiment général parmi les intéressés est qu'il faut laisser passer le temps pour voir si cette méthode donnera ou non satisfaction. Je comprends que certains membres voudraient aller plus loin, mais il y a là une divergence d'opinions. Chacun a droit à sa propre opinion, mais c'est une question à décider. J'ai simplement voulu éclaircir ce point à cause de ce qui venait d'être dit.

Monsieur Argue, vous avez la parole.

M. ARGUE: Monsieur le président, il y a d'autres preuves que le Pacifique-Canadien n'a pas fourni un nombre suffisant ou raisonnable de wagons au cours de la période d'expédition l'an dernier. Les endroits en question ont été indiqués sur une certaine carte du Syndicat du blé de la Saskatchewan.

Je sais qu'il y a un certain nombre de grandes régions de l'Ouest, desservies par les lignes du Pacifique-Canadien, qui, même au début de la campagne agricole, ont été loin d'avoir autant de wagons que les chemins de fer nationaux en fournissaient.

Quelqu'un du Pacifique-Canadien a répondu à la déclaration de M. Milner, et je crois qu'un représentant du Pacifique-Canadien devrait être assigné à comparaître devant le Comité. Le Comité devrait inviter le président du Pacifique-Canadien, M. Crump, à comparaître, ou à désigner un représentant officiel qui viendrait répondre aux trois questions générales suivantes: pourquoi le Pacifique-Canadien a-t-il négligé de fournir des wagons au cours de la période mentionnée par M. Milner; pourquoi les endroits desservis par le Pacifique-Canadien ont-ils été contraints toute l'année d'accepter des contingents de livraison plus faibles, les cultivateurs de ces endroits ne pouvant écouler

autant de grain que leurs voisins desservis par les chemins de fer nationaux; quelle méthode les chemins de fer emploient-ils pour répartir les wagons entre les gares d'abord et dans chaque gare ensuite?

Des témoins nous ont dit quelles règles ils étaient censés suivre. Je crois que nous devrions faire venir les compagnies ferroviaires et leur faire dire elles-mêmes de quelle façon exactement elles distribuent leurs wagons entre les points d'expédition et à chaque endroit.

Il est certain que, dans l'ensemble, la répartition des wagons entre les points d'expédition a été très mauvaise, car d'immenses régions de l'ouest du Canada ont été privées de wagons. Quand un cultivateur ne peut écouler son grain faute de wagons, il subit une perte financière; et quand les cultivateurs d'un endroit desservi par le Pacifique-Canadien demandent d'être traités aussi bien que les cultivateurs des endroits desservis par les chemins de fer nationaux, ils protestent simplement contre le fait qu'il est très coûteux pour eux, très dispendieux de vivre le long d'une voie du Pacifique-Canadien où il vient un nombre insuffisant de wagons, avec le résultat que les contingents de livraison sont faibles.

Je propose donc que le Comité invite le président du Pacifique-Canadien, M. Crump, ou un représentant désigné par lui à venir devant le Comité.

Le PRÉSIDENT: Puis-je avoir votre motion par écrit?

M. ARGUE: Je ne l'ai pas encore écrite.

Le PRÉSIDENT: Alors, veuillez l'écrire.

M. HARKNESS: En ce qui concerne la motion de M. Argue, je me disais depuis quelque temps que nous ferions probablement bien de faire venir M. Crump ou quelque autre représentant du Pacifique-Canadien devant le Comité. On a prétendu que le Pacifique-Canadien avait négligé de fournir assez de wagons dans certaines régions, privant ainsi certains cultivateurs du privilège de livrer leur grain. Même si ce n'est que pour être justes envers le Pacifique-Canadien, je crois qu'il nous faut lui fournir une occasion de s'expliquer et de se défendre s'il le peut.

Dans un article de journal, qui a été cité par M. Argue je crois, M. Thompson aurait dit que le Pacifique-Canadien avait transporté environ 52.3 p. 100 du grain écoulé cette année. Il semble donc qu'à son propre point de vue, ce réseau ait fait un assez bon travail. Je répète qu'il faudrait au moins lui fournir l'occasion de se défendre contre l'accusation, portée en Chambre et au Comité, qu'il a négligé de fournir assez de wagons. J'appuie donc la motion.

M. QUELCH: Monsieur le président, étant donné la critique formulée par M. Milner, je pense qu'il est juste de permettre au Pacifique-Canadien de présenter sa propre version et d'expliquer pourquoi il n'a pu exécuter les ordres de M. Milner. J'appuie donc la résolution.

Le PRÉSIDENT: Il ne faudrait pas en faire dire plus au régisseur à ce sujet qu'il n'en a dit lui-même. Il est vrai que le régisseur des transports a dit que le Pacifique-Canadien n'avait pas entièrement satisfait ses demandes urgentes au cours d'une certaine période de l'année.

M. QUELCH: Six semaines.

Le PRÉSIDENT: Il a dit que ces gens étaient des gratte-papier, qu'ils étaient plus forts en théorie qu'en pratique et, si je me souviens bien, qu'ils avaient fait preuve d'inexpérience au cours d'une brève période dans l'année. Pendant ces six ou huit semaines, il eut du mal à en obtenir des résultats. Mais, il a clairement spécifié aussi que le Pacifique-Canadien avait depuis supprimé ces entraves et que les wagons circulaient très bien maintenant.

Je tenais à dire cela, car je ne crois pas que le régisseur des transports ait vraiment eu l'intention d'aller aussi loin que certains l'ont fait en interprétant ses paroles. Il a dit qu'en deux ou trois occasions, il avait eu 98 p. 100 du concours du Pacifique-Canadien.

C'est au Comité qu'il appartient de décider si nous devons convoquer le président ou son représentant devant le Comité. Mais, comme je l'ai dit, il ne faut pas attacher à certaines paroles plus d'importance qu'elles n'en ont. Il faut retenir qu'on s'occupe apparemment de la situation et que l'on est à la rectifier. Si la situation est différente l'an prochain et si le Pacifique-Canadien désire être entendu, je suis certain qu'il pourra l'être à l'une des séances que nous tiendrons l'an prochain pendant la prochaine session. Je crois que l'occasion lui sera fournie.

M. ARGUE: A la veille des élections ?

Le PRÉSIDENT: Je suis convaincu que le Pacifique-Canadien est bien au courant des critiques. Elles ont été générales dans tout le pays et le Pacifique-Canadien a été critiqué en Chambre. S'il avait eu l'intention de venir se justifier devant le Comité, je suis sûr qu'il aurait demandé d'être entendu et que nous l'aurions entendu. Mais il est si tard maintenant que je me demande s'il serait vraiment sage d'adopter une motion semblable.

Cependant, elle est entre les mains du Comité.

M. MCCULLOUGH (Moose-Mountain): Monsieur le président, je veux me joindre à ceux qui pensent que nous devrions faire venir ici M. Crump ou un représentant officiel du Pacifique-Canadien désigné par lui. Je crois qu'à titre de président vous nous avez livré votre propre interprétation des paroles de M. Milner. Pour ma part, j'accepte peut-être dans une certaine mesure ce que vous avez dit. Cependant, il ne faut pas oublier que le Pacifique-Canadien a jugé bon au moins de répondre publiquement à la déclaration faite au Comité par M. Milner et je voudrais aussi faire observer qu'il y a une nouvelle dans les journaux annonçant que M. Milner résignera ses fonctions à la fin de la saison de la navigation et l'on se demande par conséquent si ce n'est pas par suite du manque de coopération du Pacifique-Canadien. Je crois donc que nous devrions . . .

Le PRÉSIDENT: Vous voilà en train de lui en faire dire plus qu'il n'en a dit.

M. MANG: Je crois qu'on a attaché beaucoup plus d'importance à la déclaration de M. Milner qu'elle n'en avait. Il a reconnu qu'il avait eu des difficultés avec le Pacifique-Canadien, mais il a dit que ces difficultés avaient été rectifiées. Mais on prétend maintenant dans l'ouest du Canada que le Pacifique-Canadien n'a pas été juste dans le transport du grain et que des endroits ont été négligés qui n'auraient pas dû l'être. On prétend aussi qu'il ne transportait pas de blé parce qu'il voulait transporter des marchandises plus rémunératrices. Ces idées et ces accusations sont répétées dans tout l'ouest du Canada. Si nous laissons la question suspendue entre ciel et terre, je crois qu'elle ne sera pas résolue. J'incline à inviter le Pacifique-Canadien à se présenter devant le Comité afin de bien connaître tous les faits. L'usage que nous ferons de ces faits en sortant dépendra de chaque individu, naturellement, et je sais fort bien d'avance ce que les uns souligneront et ce que les autres diront. Permettez-moi de répéter que M. Milner a dit avoir eu le meilleur concours des deux réseaux en accomplissant cette énorme tâche.

M. SMITH *(Battle River-Camrose)*: Je désire appuyer la motion. La déclaration faite vendredi dernier au Comité par M. Milner ne m'a pas impressionné. Il semble, d'après les renseignements que j'ai obtenus des représentants de la Commission du blé, que le Pacifique-Canadien "oubliait" des endroits dans ma partie du pays longtemps avant le 1er mars. Il y a des questions que je voudrais poser au sujet de ma propre région, où nous avons eu plus de mal que de raison à faire transporter le grain sur les embranchements du

Pacifique-Canadien. Les gens qui demeurent le long de ces embranchements ont autant droit de faire transporter leur grain que ceux qui demeurent le long des grandes lignes. Ce n'est pas un problème nouveau. Il remonte à plusieurs années. Mais je pense qu'un représentant du Pacifique-Canadien devrait sûrement se présenter et expliquer son côté de l'affaire au Comité.

M. BLACKMORE: Monsieur le président, je désire appuyer cette motion.

M. JOHNSON *(Kindersley)*: Je suis dans le cas d'avoir à dire que j'appuie la motion non pas à cause de la déclaration de M. Milner, mais à cause de ce qui s'est passé dans ma propre circonscription. La grande région que je représente au sud de la rivière avait un contingent extrêmement petit l'an dernier, parfois un et deux boisseaux, dans la région desservie par le Pacifique-Canadien tandis que dans celle desservie par le National-Canadien au nord de la rivière les mouvements de grain étaient beaucoup plus considérables.

L'automne dernier, dans la région de Lancer, qui produit le blé Durum, on n'a pas pu obtenir de wagons pour l'expédier; il a fallu traverser la rivière Saskatchewan et le transporter jusqu'au lac Snipe pour en faire prendre livraison. L'an dernier, le contingent était de trois boisseaux et beaucoup de grain fut entreposé dans des immeubles de curling et dans d'autres entrepôts provisoires fournis par les gens. Mais au nord de la rivière, les contingents etaient beaucoup plus forts.

Il en a été de même dans la région desservie par le Pacifique-Canadien dans la partie nord de ma circonscription. Je crois que nous devons à ceux que nous représentons d'entendre les explications des gens du Pacifique-Canadien.

M. MACKENZIE: Je ne puis comprendre pourquoi nous avons laissé M. Roy Milner s'en aller chez lui s'il y avait tant de confusion.

Le PRÉSIDENT: Les paroles de M. Milner ont été consignées et sont à notre disposition. Nous pouvons consulter la transcription originale des Témoignages, et elle est si récente que tout le monde, je pense, se souvient bien de ce qu'il a dit.

Je me demande si, avec cette motion, nous n'essayons pas indirectement de diriger le travail du régisseur des transports. Je veux dire qu'il y a des ordonnances et une réglementation, et que les chemins de fer ne répartissent pas eux-mêmes les wagons. Ils les répartissent d'après les instructions de la Commission canadienne du blé, du régisseur des transports et d'autres, et s'ils faillissent à la tâche, c'est leur responsabilité. On a dit que ceux qu'il fallait convoquer étaient les hommes responsables; nous l'avons déjà fait. Maintenant qu'il est tard, maintenant que nous avons congédié le témoin directement concerné, je ne crois pas que nous devions convoquer des témoins qui, indirectement, sont régis et astreints à une procédure.

M. ARGUE: C'est un vieux jeu.

M. SMITH *(Battle River-Camrose)*: J'étais disposé à accepter comme vraie la déclaration de M. Milner parce qu'ayant déjà traité avec le Pacifique-Canadien je le connais. Mais il a tenté samedi de se défendre en disant qu'il avait transporté 53 p. 100, ou environ, du grain de l'Ouest cette année et je voudrais savoir d'où ce grain a été transporté. Je crois qu'il doit une explication au Comité.

Le PRÉSIDENT: Le Comité a une motion devant lui.

M. TUCKER: Monsieur le président, il me semble que si nous faisons venir le Pacifique-Canadien ici, sans faire venir aussi l'homme qui connaît toute l'affaire, nous serons susceptibles d'obtenir une déclaration sans savoir si c'est une déclaration complète. C'est l'inconvénient. Si M. Milner était ici, il saurait si le Pacifique-Canadien nous fait un exposé complet des faits. Nous avons entendu notre régisseur dire que, pendant six semaines, le Pacifique-Canadien n'avait pas fait du bon travail, au point qu'il dut lui dire qu'il était

dégoûté et fatigué des excuses et qu'il dut aller au président. Il a finalement obtenu tous les résultats qu'il pouvait espérer, mais il a dit qu'il était alors trop tard pour corriger la situation. Il a même dit que le Pacifique-Canadien l'avait lâché, et avait lâché aussi les cultivateurs demeurant sur les lignes du Pacifique-Canadien et qu'il serait très difficile de remédier à cette situation. J'incline à accepter cette déclaration du régisseur des transports; mais si nous allons inviter le Pacifique-Canadien à venir essayer de se défendre contre cette déclaration, il me semble que nous devrions faire revenir M. Milner.

Je ne crois pas qu'il serait juste d'inviter le Pacifique-Canadien à venir essayer de démontrer que M. Milner avait peut-être tort, comme il semble avoir fait dans la mise au point qu'il a publié, sans fournir à M. Milner l'occasion de répondre. Avant donc de décider de convoquer le Pacifique-Canadien, nous devrions nous informer si M. Milner peut revenir et quand il peut revenir, afin que le Comité possède tous les éléments.

J'incline à croire que le Pacifique-Canadien nous a lâchés, comme l'a dit M. Milner, mais je pense aussi qu'il faudrait fournir au Pacifique-Canadien une occasion de présenter ses observations, surtout s'il y a autre chose à dire en réponse. Autrement dit, si nous devons avoir un procès, ayons toutes les parties présentes en même temps. Mais il s'agit de savoir si nous pourrions faire revenir M. Milner. Je ne crois pas que nous devrions inviter le Pacifique-Canadien et l'entendre seul, étant donné surtout qu'il peut prétendre que M. Milner n'a pas présenté un tableau juste de la situation. Je ne crois pas qu'il serait bien d'agir ainsi.

M. HARKNESS: Je ne crois pas qu'il s'agisse de faire un procès, comme dit M. Tucker. Certaines accusations ont été portées par M. Milner; d'autres accusations ont été portées ici ce matin et toutes ont été consignées. Il me semble que ce serait une grossière injustice envers le Pacifique-Canadien que de ne pas lui fournir l'occasion de s'expliquer.

M. TUCKER: Je suis surpris qu'il n'ait même pas demandé au Comité d'être convoqué.

M. HARKNESS: Il n'est pas raisonnable, à mon avis, qu'un comité comme le nôtre n'examine qu'un seul côté de la médaille et entende une foule d'accusations sans fournir à ceux contre qui elles sont portées l'occasion de les répudier.

Le PRÉSIDENT: Une fois de plus, je demande aux membres du Comité de ne pas imputer à M. Milner des paroles qu'il n'a pas dites. Son exposé de la situation n'est pas tel qu'on le lui fait dire maintenant. Permettez-moi de vous donner lecture de ce qu'il a répondu quand on lui a demandé d'expliquer cette situation. Je crois qu'il répondait à M. Tucker quand il a dit:

> R. Monsieur Tucker, je crois que la meilleure réponse que je puisse vous donner est la suivante: M. Crump excellait dans l'exploitation du Pacifique-Canadien, et quand il fut élevé au poste de président de la compagnie, il régnait, dirais-je, une sorte de manque d'expérience comme il arrive très souvent dans les grandes entreprises. C'est ce manque d'expérience que je dus affronter et qui causa la pénurie de wagons et la pénurie de matériel qu'il y eut dans l'Ouest au cours de cette période.
>
> C'est ce à quoi je faisais allusion ce matin en parlant, je crois, de "gratte-papier" et de "théoriciens". Et ce n'est pas les seuls noms que je leur donnais quand je leur parlais. Mais c'est le langage le plus poli que je peux employer ici. Il s'agissait évidemment d'un personnel inexpérimenté qui essayait de diriger les services de transport du Pacifique-Canadien, et pour ma part je n'obtins pas satisfaction avant d'aller jusqu'au président de la compagnie, après quoi nous avons eu des

résultats. Je crois que tous savent ici, et surtout les députés de l'Ouest, que les wagons furent fournis après cela en nombres parfaitement suffisants pour répondre aux besoins de l'Ouest.

C'est ainsi qu'il a expliqué son attitude au Comité.

M. POMMER: J'ai lu la déclaration du Pacifique-Canadien dans les journaux et, à mon avis, il ne nie pas qu'il ait refusé son concours pendant six semaines, mais il dit qu'il a transporté 52.3 p. 100 du grain. Il peut avoir transporté tout ce grain sans avoir prêté son concours pendant ces six semaines, car je crois que la plupart des régions qu'il dessert sont des régions où les récoltes sont les plus fortes et où il y a le plus de grain à transporter. Je ne vois là rien qui contredise ce que M. Milner a dit en affirmant qu'il avait eu 98 p. 100 du concours du Pacifique-Canadien.

Le PRÉSIDENT: D'accord.

M. ARGUE: J'admets avec M. Harkness que, pour être juste envers le Pacifique-Canadien, il faudrait lui fournir l'occasion de répondre à la déclaration de M. Milner dont vous venez de donner lecture.

Il ne s'agit pas seulement de cette période de six semaines en ce qui me concerne. C'était d'occurence à peu près normale dans tout l'ouest, le sud et le sud-ouest de la Saskatchewan.

J'ai gardé un souvenir très vif d'une photo reproduite dans le *Leader Post* de Régina au cours de la dernière campagne agricole. On était au printemps. C'était une photo de camions chargés de grain et immobilisés sur des blocs depuis des mois devant les élévateurs de Minton. C'était la preuve pittoresque d'un grand problème. Mais il y a beaucoup d'autres endroits qui eurent autant de mal à obtenir des wagons que Minton. Nous voulons savoir du Pacifique-Canadien pourquoi il y eut apparemment une répartition injuste des wagons dans toute cette région. S'il peut nous démontrer qu'il était normal que des cultivateurs placent des blocs sous leurs camions et les laissent là pendant des mois, nous voulons qu'il le dise. Mais nous voulons apprendre du Pacifique-Canadien pourquoi les embranchements de ses grandes lignes furent victimes de cette injustice pendant une longue période, peu importe qu'il ait maintenant pris des mesures pour remédier à cette situation d'une façon permanente.

M. POMMER: N'est-il pas exact, monsieur le président, que le Pacifique-Canadien a 17,000 wagons de moins que le National-Canadien? Cela n'explique-t-il pas l'injustice qu'on lui impute ?

M. ARGUE: Peut-être devrait-il se procurer plus de wagons.

M. POMMER: Je ne plaide pas la cause du Pacifique-Canadien. J'essaie simplement d'exposer les faits.

Le PRÉSIDENT: J'ai la motion sous les yeux et elle se lit ainsi: "Il a été proposé par M. Argue, appuyé par M. Johnson (Kindersley) que le Comité demande au président du Pacifique-Canadien, M. Crump, ou à un représentant désigné par lui de se présenter devant le Comité". Que tous ceux qui sont pour la motion disent oui et . . .

M. TUCKER: Avant que vous mettiez la motion aux voix, monsieur le président, je propose que, si elle est adoptée, vous avertissiez le régisseur des transports que le Pacifique-Canadien sera invité à venir devant le Comité, et cela afin que M. Milner ou son représentant puisse être présent. Le Comité aura alors la certitude d'entendre les deux côtés.

Quant à moi, je suis disposé à voter pour, mais à condition que le régisseur des transports ou son représentant soit averti pour qu'il puisse être présent quand le Pacifique-Canadien viendra témoigner.

M. POMMER: Je me rallie à cette proposition, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Un instant. Nous sommes en présence d'un amendement à la motion et, en outre, il s'agit de rouvrir un débat fini. Et alors ?

M. TUCKER: J'y ai pensé, monsieur le président...

Le PRÉSIDENT: Permettez-moi de terminer. C'est toute l'intention de cette motion. Elle est irrégulière à cet égard jusqu'à un certain point; nous avons disposé de la question et maintenant nous essayons d'y revenir. C'est exactement de cela qu'il s'agit. En outre, on ne peut pas mettre une condition à une motion à moins d'amender la motion. Naturellement, c'est au Comité qu'il appartient de décider.

M. BLACKMORE: Monsieur le président, à quel moment avons-nous clôturé nos délibérations sur la question ?

Le PRÉSIDENT: Nous n'avons pas clôturé les délibérations, mais nous avons adopté le rapport.

M. BLACKMORE: Alors, la question est sûrement devant nous.

Le PRÉSIDENT: Deux rapports nous ont été déférés. Nous avons adopté le rapport de la Commission du blé et nous avons adopté le rapport de la Commission des grains. Ensuite, nous avons décidé à l'unanimité de permettre une discussion sur l'ensemble de la situation avant de siéger à huis clos pour rédiger notre rapport.

Nous voulons maintenant rouvrir les délibérations et recommencer d'entendre des témoins en comité, mais seuls ces deux rapports nous ont été déférés.

M. ARGUE: Monsieur le président, je crois que le Comité lui-même est responsable de cette difficulté de procédure qui surgit. Quand M. Milner est venu témoigner, nous l'avons interrogé et nous avons aussi parlé, mais chaque fois que nous avions l'air de prononcer un discours, comme disait M. Tucker, on nous faisait observer que ce n'était pas le temps de faire des discours, mais de poser des questions. J'ai essayé de me conformer à cette décision générale. Aussi, monsieur le président, quand nous avons terminé l'interrogatoire de M. Milner, je vous ai demandé de donner l'assurance au Comité que nous aurions une autre séance pour une discussion générale.

Le PRÉSIDENT: C'est vrai.

M. ARGUE: Et vous y avez consenti, et c'est pourquoi nous avons maintenant cette discussion générale.

Le PRÉSIDENT: C'est vrai. C'est ce que j'ai dit—avec le consentement unanime—et je ne prétends pas que notre procédure ce matin soit irrégulière. J'ai dit qu'elle était régulière. Eh bien, nous sommes maintenant saisis d'une motion...

M. TUCKER: Monsieur le président, s'il m'est permis de le dire, il me semble qu'on accuse le Pacifique-Canadien d'avoir négligé, pendant six semaines, d'exécuter le travail que le régisseur des transports croit qu'il aurait dû faire, c'est-à-dire fournir des wagons, avec le résultat que certains cultivateurs n'ont pas livré le grain qu'ils auraient pu livrer autrement. Il me semble que nous devrions être disposés à aller au fond de cette question et à découvrir l'explication. Après tout, il n'y a aucune raison au monde pour que le Pacifique-Canadien n'ait pas accompli sa tâche de la même façon que les chemins de fer nationaux et mon seul souci, une fois cette motion adoptée, sera de voir à ce que nous obtenions tous les faits. Je ne veux pas que le Pacifique-Canadien vienne dire que le régisseur des transports s'est trompé sans que celui-ci puisse lui poser des questions sur les faits dont il s'est plaint au Comité.

Il s'agit simplement de savoir si c'est régulier ou non, et si c'est irrégulier, quant à moi...

Le PRÉSIDENT: J'ai déjà accepté une motion et je désire la mettre aux voix. Je crois qu'il faudrait la mettre aux voix maintenant.

M. CHARLTON: Si M. Tucker est de cet avis, ne devrait-il pas proposer un amendement ?

Le PRÉSIDENT: C'est la seule procédure acceptable.

M. CHARLTON: En l'absence d'un amendement semblable, prenons le vote.

Un hon. MEMBRE: Un vote enregistré.

Le PRÉSIDENT: Très bien. Que ceux qui sont pour la motion répondent oui et que ceux qui sont contre répondent non.

Il y a eu tant d'interruptions que je devrais peut-être donner de nouveau lecture de la motion:

> Que le Comité demande au président du Pacifique-Canadien, M. Crump, ou à un représentant désigné par lui de se présenter devant le Comité.

La motion est mise aux voix et adoptée par 14 contre 12.

Le PRÉSIDENT: Je déclare la motion adoptée.

M. TUCKER: Quand vous saurez à quelle date le représentant du Pacifique-Canadien doit venir, monsieur le président, je propose que vous en avertissiez le régisseur des transports afin que lui-même ou un représentant puisse être présent.

M. POMMER: Il faudrait l'avertir de la motion qui vient d'être adoptée.

Le PRÉSIDENT: Le Comité désire-t-il que M. Milner soit rappelé ?

M. TUCKER: Non. Je propose qu'il soit informé que nous avons décidé de convoquer M. Crump ou un autre représentant du Pacifique-Canadien et que si lui-même ou un représentant désire être ici pour entendre le témoignage du Pacifique-Canadien il sera le bienvenu. Je crois que le Comité a consenti à ce qu'il soit invité à venir entendre le témoignage et à témoigner lui-même de nouveau s'il le désire.

M. ARGUE: J'accepte cette proposition. J'irais plus loin et j'avertirais aussi la Commission du blé pour qu'elle puisse envoyer un représentant afin que nous apprenions exactement ce qui se passe depuis le moment où une commande quitte la Commission du blé et arrive sous la juridiction des compagnies ferroviaires ou du régisseur des transports. Je crois que si nous faisons cela nous aurons une enquête très complète et que nous aurons vidé cette question une fois pour toutes.

Le PRÉSIDENT: Très bien. Alors je communiquerai avec le président du Pacifique-Canadien. J'avertirai aussi le régisseur des transports et nous pourrons aussi, je pense, avoir quelqu'un de la Commission canadienne du blé en même temps.

Quelqu'un propose-t-il l'ajournement ?

La séance est levée.

CHAMBRE DES COMMUNES

Troisième session de la vingt-deuxième Législature

1956

COMITÉ PERMANENT

de

l'Agriculture et de la Colonisation

Président: M. RENÉ-N. JUTRAS

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 9

Rapport de la Commission des grains du Canada pour l'exercice de 1955

SÉANCE DU MARDI 17 JUILLET 1956

TÉMOINS:

Représentant la Compagnie du Pacifique-Canadien: MM. R. A. Emerson, vice-président pour l'exploitation et l'entretien; I. D. Sinclair, chef du contentieux; et T. Wood, surintendant général pour la région du Manitoba.

EDMOND CLOUTIER, C.M.G., O.A., D.S.P.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1957

76957—1

COMITÉ PERMANENT
DE
L'AGRICULTURE ET DE LA COLONISATION

Président: M. René-N. Jutras,
et Messieurs

Anderson
Argue
Batten
Blackmore
Boucher (*Châteauguay-Huntingdon-Laprairie*)
Bruneau
Bryce
Cardiff
Charlton
Clark
Decore
Demers
Deslières
Diefenbaker
Dinsdale
Fontaine
Forgie
Gingras
Gour (*Russell*)
Harkness
Harrison
Huffman
James
Johnson (*Kindersley*)
Kickham
Kirk (*Antigonish-Guysborough*)
Laflamme
Leboe
Légaré
Lusby
MacKenzie
MacLean
Mang
Massé
Matheson
McBain
McCubbin
McCullough (*Moose-Mountain*)
Ménard
Michaud
Montgomery
Murphy (*Westmorland*)
Nicholson
Perron
Pommer
Proudfoot
Purdy
Quelch
Roberge
Robinson (*Bruce*)
Schneider
Smith (*Battle-River-Camrose*)
Stanton
Studer
Thatcher
Tucker
Villeneuve
White (*Middlesex-Est*)
White (*Waterloo-Sud*)—60

Secrétaire du Comité:
E. W. Innis.

ORDRE DE RENVOI

MARDI 17 juillet 1956.

Il est ordonné—Que le nom de M. Studer soit substitué à celui de M. Weselak sur la liste des membres dudit Comité.

Certifié conforme.

Le greffier de la Chambre,
LÉON-J. RAYMOND.

76957—1½

PROCÈS-VERBAUX

MARDI 17 juillet 1956.

(16)

Le Comité permanent de l'agriculture et de la colonisation se réunit à 11 heures et demie du matin, sous la présidence de M. René-N. Jutras.

Présents: MM. Anderson, Argue, Bruneau, Bryce, Charlton, Deslières, Diefenbaker, Dinsdale, Forgie, Gour (*Russell*), Harkness, James, Johnson, (*Kindersley*), Jutras, Laflamme, Leboe, Lusby, MacKenzie, Mang, Matheson, McCubbin, McCullough (*Moose-Mountain*), Nicholson, Pommer, Purdy, Quelch, Roberge, Robinson (*Bruce*), Schneider, Smith (*Battle-River-Camrose*), Stanton, Studer, Thatcher, Tucker et White (*Middlesex-Est*).

Aussi présents: Le très honorable C. D. Howe, ministre du Commerce, le très honorable James G. Gardiner, ministre de l'Agriculture, M. Roy Milner, régisseur des transports et membre de la Commission des grains du Canada, M. C. B. Davidson, secrétaire de la Commission canadienne du blé, M. M. W. Sharp, sous-ministre conjoint du Commerce et les représentants suivants de la Compagnie du Pacifique-Canadien: MM. R. A. Emerson, vice-président pour l'exploitation et l'entretien, Montréal; C. P. Samwell, directeur du transport, Moose-Jaw; D. S. Thomson, vice-président, Montréal; R. E. Taylor, surintendant général du transport; Montréal; T. Wood, surintendant général pour la région du Manitoba, Winnipeg; T. R. Weise, adjoint au surintendant du transport, Winnipeg; I. D. Sinclair, chef du contentieux, Montréal.

Le Comité reprend l'étude du rapport de la Commission des grains du Canada pour l'exercice de 1955.

Il est décidé de faire consigner au compte rendu certaines communications reçues par le Comité ainsi que les réponses qui y ont été faites. (*Voir l'appendice "A" à la suite des témoignages de ce jour.*)

M. Sinclair est appelé. Il présente M. Emerson, qui, à son tour, présente les autres hauts fonctionnaires de la Compagnie du Pacifique-Canadien qui sont présents et expose ensuite la thèse de la Compagnie à l'égard de la manutention et de la livraison du grain.

A 12 h. 35, la séance est suspendue jusqu'à 3 heures et demie.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

(17)

La séance est reprise à 3 heures et demie, sous la présidence de M. René-N. Jutras.

Présents: MM. Anderson, Argue, Bruneau, Bryce, Cardiff, Charlton, Decore, Deslières, Diefenbaker, Dinsdale, Forgie, Gour (*Russell*), Harkness, Huffman, James, Johnson (*Kindersley*), Jutras, Laflamme, Leboe, Lusby,

Mang, Matheson, McCubbin, McCullough (*Moose-Mountain*), Montgomery, Nicholson, Pommer, Purdy, Quelch, Roberge, Robinson (*Bruce*), Schneider, Smith (*Battle-River-Camrose*), Stanton, Studer, Thatcher, Tucker et White (*Middlesex-Est*).

Aussi présents: Les mêmes qu'à la séance du matin.

Le Comité passe à l'étude de l'exposé présenté par la Compagnie du Pacifique-Canadien à la séance du matin. Les représentants de la Compagnie sont interrogés et fournissent des renseignements supplémentaires.

A 5 heures et demie, la séance est suspendue jusqu'à 8 h. 15.

SÉANCE DU SOIR

(18)

La séance est reprise à 8 h. 15 du soir, sous la présidence de M. René-N. Jutras.

Présents: MM. Anderson, Argue, Bruneau, Bryce, Charlton, Deslières, Dinsdale, Gour (*Russell*), James, Johnson (*Kindersley*), Jutras, Laflamme, Leboe, Mang, Matheson, McCubbin, McCullough (*Moose-Mountain*), Ménard, Michaud, Nicholson, Pommer, Purdy, Quelch, Roberge, Robinson (*Bruce*), Smith (*Battle-River-Camrose*), Stanton, Studer et Tucker.

Aussi présents: Les mêmes qu'à la séance du matin.

Le Comité reprend l'étude de l'exposé présenté par la Compagnie du Pacifique-Canadien. M. Emerson et d'autres fonctionnaires de la Compagnie sont interrogés à ce sujet.

A 10 heures du soir, le Comité s'ajourne au mercredi 18 juillet 1956, à 11 heures et demie du matin.

Le secrétaire du Comité,
E. W. Innes.

TÉMOIGNAGES

MARDI 17 juillet 1956,
11 heures et demie du matin.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, la séance est ouverte. Je regrette, mais j'attendais mon dossier que j'avais envoyé chercher. J'avais deux ou trois lettres que je voulais faire consigner au compte rendu.

J'ai reçu une lettre de l'Association des producteurs de lait concentré d'Ontario, qui demande de comparaître devant le Comité. Je lui ai répondu que le sujet n'entrait pas dans le cadre de notre mandat.

Depuis la dernière séance du Comité, j'ai reçu aussi une lettre de M. D. S. Thomson, vice-président de la Compagnie du Pacifique-Canadien, demandant une audience, à la suite de quoi j'ai pris des dispositions pour la réunion de ce matin.

Si le Comité le veut bien, nous pourrions faire consigner ces lettres et leurs réponses au compte rendu, sinon dès maintenant, du moins comme appendice à nos délibérations. (*Voir l'appendice "A"*).

La proposition est adoptée.

Nous avons avec nous, ce matin, des représentants de la Compagnie du Pacifique-Canadien. Je demanderai d'abord à M. I. D. Sinclair, chef du contentieux de la Compagnie de bien vouloir nous les présenter.

M. I. D. SINCLAIR (*chef du contentieux de la Compagnie du Pacifique-Canadien*): Monsieur le président et messieurs les membres du Comité, il a été entendu que M. R. A. Emerson, vice-président pour l'exploitation et l'entretien, présenterait d'abord la thèse de la Compagnie. Il vous présentera ses fonctionnaires, ainsi que M. Thomson.

M. R. A. Emerson, vice-président pour l'exploitation et l'entretien de la Compagnie du Pacifique-Canadien, est appelé:

Le TÉMOIN: Monsieur le président, messieurs les membres du Comité permanent de l'agriculture et de la colonisation, la Compagnie du Pacifique-Canadien vous remercie de lui avoir fourni l'avantage de se présenter devant vous.

En premier lieu, je dois dire que nous du Pacifique-Canadien sommes tout disposés et que nous tenons à faciliter autant que possible l'étude des questions dont votre comité est saisi et qui nous concernent. Deuxièmement, il a été fait dernièrement une déclaration qui nous inquiète profondément. Le régisseur des transports a déclaré que "la Compagnie du Pacifique-Canadien l'avait gravement déçu" relativement au transport du grain durant la période s'étendant du 15 mars au 30 avril 1956, d'où l'on pourrait conclure que certaines des difficultés qu'on éprouve actuellement à l'égard de l'écoulement du blé sont dues à la mauvaise besogne qu'a accomplie notre Compagnie et qu'il a qualifiée d'"impardonnable". Cette déclaration nous inquiète, parce qu'elle

n'est pas conforme à la vérité. La direction de la Compagnie du Pacifique-Canadien est profondément blessée d'entendre dire qu'elle compte dans ses rangs des "gratte-papier et des théoriciens" et que le service du transport de la Compagnie est laissé aux soins de débutants qui manquent d'expérience, parce que ni l'une ni l'autre de ces affirmations ne sont vraies. Je traiterai à fond, bien entendu, de ces accusations et d'autres du même genre et j'espère pouvoir vous convaincre, avant la fin de cette audience, qu'elles sont mal fondées. Toutefois, avant d'en parler, permettez-moi de vous présenter les fonctionnaires de la Compagnie qui sont ici avec moi ce matin et de vous décliner leurs titres, fonctions et qualités.

A mon extrême droite se trouve M. D. S. Thomson, premier vice-président de la Compagnie du Pacifique-Canadien à Montréal. C'est de lui que je relève et c'est envers lui que je suis responsable de l'exploitation du chemin de fer.

A côté de M. Thomson se trouve M. R. E. Taylor, surintendant général du transport, dont le bureau principal est à Montréal. M. Taylor est le chef du service du transport du Pacifique-Canadien et sa compétence s'étend sur la totalité du réseau. Il y a quarante-quatre ans qu'il est au service de la Compagnie. M. Taylor relève de mon autorité et sa compétence s'étend à tout ce qui a trait au transport, aux horaires, aux règles d'exploitation et à l'attribution des locomotives et des wagons; avec l'aide de son personnel, il contrôle journellement tout ce qui se rapporte à ces différents services et les nombreux détails connexes.

A l'extrême gauche se trouve M. T. Wood, surintendant général de la région du Manitoba, dont le bureau principal est à Winnipeg. M. Wood est le chef du service d'exploitation du territoire qui s'étend de Bredenbury, Neudorf, Broadview, Arcola et Estevan, dans l'ouest, jusqu'à la tête des Lacs inclusivement, dans l'est. M. Wood est à l'emploi de la Compagnie depuis 43 ans; il a fait la majeure partie de son service dans la division du transport, y compris environ un an et demi à titre de surintendant du terminus de Fort-William.

A côté de M. Wood se trouve M. T. R. Weise, adjoint au surintendant du transport à Winnipeg, dont les attributions s'étendent aux régions de la Prairie et du Pacifique. Il y a environ 33 ans qu'il est au service de la Compagnie.

Vient ensuite M. C. P. Samwell, surveillant du transport pour le district de Saskatchewan, dont le bureau principal est à Moose-Jaw. M. Samwell exerce à l'égard du district de Saskatchewan des fonctions analogues à celles que M. Taylor exerce à l'égard de l'ensemble du réseau. Il est au service de la Compagnie depuis 37 ans.

Vous connaissez déjà M. Sinclair.

Ces six fonctionnaires du service d'exploitation, y compris moi-même, comptent à eux seuls un total de 224 années de service à l'emploi de la Compagnie du chemin de fer canadien du Pacifique, dont 133 dans l'ouest du Canada. Ce groupe de fonctionnaires est un assez bon échantillon de l'effectif beaucoup plus nombreux des différents chefs des services d'exploitation dans l'Ouest du Canada. Par exemple, je vous dirai qu'à Winnipeg, M. C. E. Lister, qui est le vice-président chargé de la Région des Prairies, est venu de la division du transport et compte 52 ans de service. A Vancouver, M. W. Manson, vice-président chargé de la région du Pacifique, vient lui aussi de la division du transport et a environ 47 ans d'expérience dans le métier.

Ces deux régions comptent dans leur personnel un gérant général et quatre surintendants généraux dont la durée de service à l'emploi de la Compagnie représente une moyenne de 36 ans. M. Wood qui est ici et que je vous ai présenté il y a un instant fait partie du groupe.

Ces surintendants généraux ont sous leur autorité quatorze divisions où le transport du grain occupe une place importante et chacune de ces divisions est dirigée par un surintendant comptant en moyenne 36 ans de service. Telle est la description succincte des principaux chefs de service du chemin de fer qui sont chargés de la direction de leurs territoires respectifs, y compris celle du transport du grain qui y arrive ou qui en part.

Je passe maintenant à l'exposé principal que je demanderai de distribuer afin que vous puissiez avoir le texte devant vous, ce qui vous permettra de le mieux suivre.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que tout le monde a maintenant un exemplaire? Je crois que nous pouvons poursuivre.

Le TÉMOIN: Messieurs, je dois vous dire qu'il y a deux ou trois passages dans l'exposé au sujet desquels j'aurai quelques remarques à faire; je vous les signalerai quand j'y arriverai.

Pour commencer, je crois qu'il serait bon de décrire comment s'effectue le contrôle journalier du transport, particulièrement de celui du grain.

Les chefs du service d'exploitation du Pacifique-Canadien se sont toujours très bien rendu compte de l'importance du transport du grain. Nous tenons pour un fait historique que le chemin de fer a été construit pour mettre en valeur et desservir l'Ouest du Canada et que la compagnie a toujours été consciente de ses responsabilités envers les gens qui s'y sont établis. Nous sommes encore de cette opinion. Le fait est que le transport du grain vers la tête des Lacs et vers le littoral du Pacifique pour l'exportation constitue d'un quart à un tiers du volume total des marchandises transportées par le chemin de fer, en tonnes-milles de revenu.

Chaque matin, sept jours par semaine, je reçois et expédie par télégraphe les états des opérations de la journée précédente et une grande partie des renseignements que contiennent ces rapports a trait à la manutention du grain. Il y a, par exemple, un relevé de la quantité de grain livrée et du nombre de wagons de grain chargés le jour précédent. Il y a des relevés distincts pour la tête des Lacs et le littoral du Pacifique, indiquant la quantité de grain entreposée dans les élévateurs de tête de ligne, le nombre de wagons déchargés la veille, le nombre de wagons qui attendent d'être déchargés et ceux qui sont en voie d'acheminement des points d'expédition. Ces rapports indiquent également les expéditions qui ont été faites des élévateurs la veille et la destination des vapeurs des Lacs. Enfin, les états contiennent des renseignements au sujet du grain qui est entreposé dans les élévateurs de l'intérieur et dans ceux de l'Est.

Comme je l'ai déjà dit, ces rapports arrivent à mon bureau sept jours par semaine. M. Taylor, ou, en son absence, son adjoint, et moi les examinons et les discutons. Les renseignements qu'ils contiennent sont très complets et en les suivant journellement on se fait une bonne idée de la situation, ce qui nous permet de prendre les mesures qui s'imposent.

Lorsque M. Taylor ou moi-même sommes obligés, pour des raisons de service, de voyager sur le réseau, ces rapports nous parviennent quand même par télégraphe.

Cinq jours par semaine, nous recevons et examinons les états relatifs à la situation des wagons, surtout des wagons couverts. Ces états indiquent le nombre de wagons couverts sur les voies du chemin de fer canadien du Pacifique et mentionnent leur provenance, suivant qu'ils appartiennent soit à notre compagnie, soit au réseau national, soit à des compagnies de l'étranger. Ils indiquent également, dans le cas des wagons couverts du Pacifique-Canadien qui sont ailleurs que sur les lignes de la Compagnie, s'ils se trouvent sur d'autres réseaux canadiens ou sur des lignes des États-Unis. On signale journellement les changements qui s'effectuent dans la situation de même que la façon dont les wagons sont répartis entre l'Est et l'Ouest. En outre, les rapports indiquent la situation au point de vue des wagons en mauvais état, c'est-à-dire la proportion de wagons en réparation par rapport au chiffre total.

Je dois signaler également que ces états d'exploitation sont examinés tous les jours par M. Thomson et que nous nous consultons, au besoin, à leur sujet. Quand je m'absente de Montréal, M. Thomson a son entretien quotidien habituel avec M. Taylor ou son adjoint.

Outre ces consultations que j'ai avec les chefs de service au siège social à propos des questions de transport, je suis relié directement par télégraphe avec les bureaux de Toronto, Winnipeg et Vancouver, ce qui me permet de communiquer, au besoin, avec les chefs de service régionaux.

Je vous ai donné tous ces détails pour vous montrer que nous surveillons journellement et de très près la situation du transport, particulièrement du transport du grain.

J'ai lu les comptes rendus dactylographiés des délibérations de votre comité en date du vendredi 6 juillet et du lundi 9 juillet. D'après ces comptes rendus, il est clair qu'on a créé l'impression que le Pacifique-Canadien n'a pas fait tout son possible pour faciliter la livraison de la récolte de céréales de l'Ouest canadien. On prétend que notre compagnie ne s'est pas acquittée de son travail. On l'accuse d'avoir fait faux bond au régisseur du transport du 15 mars au 30 avril. Toutes ces allégations peuvent être examinées en envisageant une seule question: La façon dont le Pacifique-Canadien s'est acquitté de sa tâche, au point de vue de la manutention du grain durant la période en question, répondait-elle entièrement aux besoins du moment?

Il importe d'envisager la question à deux points de vue: d'abord, en ce qui concerne le transport en général de la part de la récolte de grain qui revient au Pacifique-Canadien; deuxièmement, en ce qui a trait à la méthode employée par la Compagnie pour la distribution des wagons couverts vides entre les points d'expédition et leur répartition entre les élévateurs aux points d'expédition en question.

Je voudrais d'abord que vous compreniez bien que le premier aspect de la question a un effet direct et marqué sur le second. Quoique je sois chargé de la haute direction de toutes les phases de l'exploitation sur l'ensemble des lignes du réseau, y compris le transport du grain, ce sont les fonctionnaires qui sont sur les lieux et qui sont bien au courant de la situation qui s'occupent directement du détail de la distribution des wagons entre les points d'expédition dans l'Ouest et de leur répartition à ces endroits. Aussi, je crois qu'il serait préférable pour le Comité que je discute d'abord ce premier aspect, étant donné qu'il comporte la question du grain à transporter à la tête des Lacs, qui est la clef de tout le problème.

En vérité, la difficulté éprouvée dans le transport du grain provenant des régions desservies par le Pacifique-Canadien n'est pas due à notre compagnie, mais bien uniquement à ce que ceux qui dirigent le déchargement des wagons aux têtes de ligne n'ont pas su s'acquitter de leur tâche. Ils n'ont pas compris le rapport qui existe entre le déchargement des wagons transportés par le Pacifique-Canadien et le chargement des wagons aux points d'expédition de ce chemin de fer. Il y a déjà quelque temps que cette difficulté se préparait et, malgré que notre compagnie ait fait tout ce qu'il était possible de faire, elle a été incapable de faire reconnaître ce rapport essentiel. Il est résulté inévitablement que cette grande conduite d'amenée du grain du Pacifique-Canadien dans l'Ouest s'est trouvée étranglée du fait que son embouchure à la tête des Lacs était partiellement fermée. Cette voie d'amenée était pleine au début de la campagne agricole, est restée pleine durant toute la campagne et l'est encore aujourd'hui. Le chemin de fer canadien du Pacifique a toujours eu un assez grand nombre de wagons qui attendaient d'être déchargés à la tête de ligne.

Il est, semble-t-il, indubitable que les cultivateurs des régions desservies par le Pacifique-Canadien n'ont pas effectué leur quote-part d'expéditions par rapport à la quantité de grain qu'ils possédaient. Ce n'est pas la faute du chemin de fer; c'est la faute des gens qui ont la direction des élévateurs de tête de ligne, comme, par exemple, le Syndicat du blé de Saskatchewan. C'est à eux de décider combien de wagons du Pacifique-Canadien ils entendent décharger. Néanmoins, malgré les recommandations incessantes de notre compagnie en vue de leur faire comprendre la nécessité de hâter le déchargement de ses wagons, ils n'ont rien fait, si bien qu'il y a des cultivateurs dans les régions desservies par le Pacifique-Canadien qui sont limités à de bas contingents au lieu d'être sur le même pied que ceux des autres parties de la Prairie.

Je ne me propose pas de discuter tel ou tel genre de transport en particulier. Ce serait interminable et, en réalité, je ne m'occupe pas ordinairement de genres spécifiques de transport. Tous les genres de transport sont reliés les uns aux autres sur les lignes du Pacifique-Canadien. J'ai des responsabilités envers les expéditeurs de grain; j'en ai aussi envers les expéditeurs de tous les autres genres de marchandises. Le fait de se servir des wagons du Pacifique-Canadien pour entreposer du grain constitue un gaspillage et a une répercussion sur la disponibilité et le coût du service de transport non seulement pour les expéditeurs de grain, mais aussi pour ceux qui expédient n'importe quelle autre sorte de marchandises. C'est pourquoi je ne peux pas tolérer qu'on emploie sans discernement et en pure perte des wagons couverts pour l'entreposage du grain.

Je voudrais discuter maintenant le premier aspect de la question dont nous sommes saisis, savoir: la façon dont le chemin de fer canadien du Pacifique s'est généralement acquitté de sa tâche en ce qui concerne le transport de sa part de la récolte de grain durant la période s'étendant du 15 mars au 30 avril, qu'on pourrait appeler la période critique. Elle vous convaincra, j'en suis sûr, que les déclarations qui ont été faites à ce sujet étaient mal fondées et fausses.

Je dois dire qu'il y a plusieurs points dans le témoignage de M. Milner que j'approuve entièrement.

Parlant de l'ensemble du problème du transport du grain, il a dit:

> Permettez-moi d'attirer votre attention sur ce graphique qui illustre clairement ce que je veux démontrer et c'est que le mouvement des grains

à partir des élévateurs ruraux dépend entièrement des quantités de grain qui s'exportent et qui se consomment au pays. Il ne peut pas en être autrement. Dans cette canalisation, que ce soit du grain ou autre chose, on ne peut en faire entrer plus aux points de départ qu'il n'en sort aux points d'arrivée. Je crois que ce graphique vous démontre clairement ce fait (Délibérations du vendredi 6 juillet, fascicule 8, p. 11).

ÉTAT N° 100

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE

ÉTAT SOMMAIRE DE LA SITUATION DU GRAIN À LA TÊTE DES LACS

(16 mars au 30 avril 1956 inclusivement)

—	Boisseaux de grain en magasin (millions)	PACIFIQUE-CANADIEN			NATIONAL-CANADIEN		
		Wagons attendant d'être déchargés	Wagons déchargés	Durée moyenne de stationnement (jours)	Wagons attendant d'être déchargés	Wagons déchargés	Durée moyenne de stationnement (jours)
Mars 16	72·4	1,559	192	8·1	1,163	169	6·9
17 samedi	72·4	1,765	14	126·1	.....	11	.....
18 dimanche	72·4	1,913	.....	.....	.....	.....	.....
19	72·7	2,008	111	18·1	1,667	170	9·8
20	73·0	2,005	124	16·2	1,628	142	11·5
21	73·1	1,997	145	13·8	1,594	132	12·1
22	73·3	1,942	156	12·4	1,567	146	10·7
23	73·3	1,879	140	13·4	1,621	137	11·8
24 samedi	73·2	2,058	.....	.....	.....	.....	.....
25 dimanche	73·2	2,138	.....	.....	.....	.....	.....
26	72·9	2,180	121	18·0	1,967	171	11·5
27	73·1	2,118	127	16·7	1,834	138	13·3
28	73·0	2,125	120	17·7	1,964	143	13·7
29	72·9	2,059	115	17·9	1,924	148	13·0
30 jour férié	72·9	2,082	.....	.....	.....	.....	.....
31 samedi	72·8	2,189	.....	.....	.....	.....	.....
Avril 1 dimanche	72·8	2,275	.....	.....	.....	.....	.....
2	72·3	2,326	13	178·9	2,248	13	172·9
3	72·6	2,264	114	19·9	2,401	183	13·1
4	72·8	2,241	112	20·0	2,286	146	15·7
5	72·8	2,295	120	19·1	2,229	143	15·6
6	71·3	2,436	151	16·1	2,241	152	14·7
7 samedi	69·6	2,486	104	23·9	.....	137	.....
8 dimanche	69·6	2,740	.....	.....	.....	.....	.....
9	67·7	2,638	268	9·8	2,253	258	8·7
10	63·7	2,439	365	6·7	2,204	452	4·9
11	63·1	2,208	451	4·9	2,056	429	4·8
12	61·1	1,843	545	3·4	1,797	394	4·6
13	59·3	1,442	577	2·5	1,758	414	4·2
14 samedi	57·6	1,329	382	3·5	.....	338	.....
15 dimanche	57·6	1,499	.....	.....	.....	.....	.....
16	56·8	1,245	460	2·7	1,655	459	3·6
17	53·0	1,105	422	2·6	1,426	432	3·3
18	50·7	887	428	2·1	1,246	403	3·1
19	51·1	859	375	2·3	1,286	434	3·0
20	51·9	724	403	1·8	1,274	428	3·0
21 samedi	50·0	914	162	5·6	.....	270	.....
22 dimanche	50·0	1,361	.....	.....	.....	.....	.....
23	48·8	1,392	402	3·5	1,213	444	2·7
24	48·4	1,324	514	2·6	1,029	366	2·8
25	47·2	1,270	443	2·9	929	345	2·7
26	47·3	1,154	520	2·2	872	357	2·4
27	47·7	1,046	450	2·3	897	413	2·2
28 samedi	46·9	1,711	276	4·2	.....	234	.....
29 dimanche	46·9	1,601	.....	.....	.....	.....	.....
30	49·0	1,625	371	4·4	1,742	485	3·6

SOMMAIRE

(Samedis, dimanches et jours fériés non compris)

—	MOYENNE QUOTIDIENNE		Durée moyenne de stationnement (jours)	MOYENNE QUOTIDIENNE		Durée moyenne de stationnement (jours)
	Wagons attendant d'être déchargés	Wagons déchargés		Wagons attendant d'être déchargés	Wagons déchargés	
16 mars au 30 avril.....	1,762	286	6·2	1,676	279	6·0

Auparavant, comme en fait foi le compte rendu à la page 8, fascicule 8, M. Milner avait dit:

> Or, je soutiens, messieurs, qu'il n'était pas raisonnable et qu'il ne serait pas raisonnable de demander aux chemins de fer de remplir un wagon, puis de le laisser immobile, sur une voie ferrée pendant quinze jours et demi parce qu'il ne peut pas être déchargé à cause de l'engorgement des têtes de ligne. C'est faire un mauvais usage des moyens de transport. Les wagons sont du matériel roulant, non des silos. Les wagons couverts n'ont jamais été construits pour emmagasiner le grain.

A la page 13 du même fascicule du compte rendu, M. Milner dit ceci:

> M. Castleden me demanda si je surveillais la répartition des wagons entre les différents endroits et je lui dis: "Oui, dans la mesure suivante: si je constate qu'il n'y a pas assez de wagons à Fort-William pour maintenir un approvisionnement suffisant pour occuper les élévateurs de tête de ligne,—et j'estime que le nombre varie entre 3,300 et 3,500,—je m'efforce de maintenir aux têtes de ligne trois fois la capacité de déchargement à l'élévateur, ou la quantité qu'on y décharge à ce moment-là.

Voilà qui est important, messieurs, et je vous prie de ne pas l'oublier.

La comparaison à une canalisation qu'a faite M. Milner est tout à fait juste et je l'approuve entièrement. Je suis aussi tout à fait d'accord avec lui quand il dit que, quelle que soit la matière à transporter, on ne peut faire entrer à un bout que ce qui peut sortir à l'autre. Mais M. Milner a oublié qu'il y a plus d'une conduite d'amenée pour le grain de l'Ouest canadien. Ces prémisses étant posées, je discuterai maintenant la situation aux deux principaux débouchés, la tête des Lacs et le littoral du Pacifique, entre le 15 mars et le 30 avril, la soi-disant période critique.

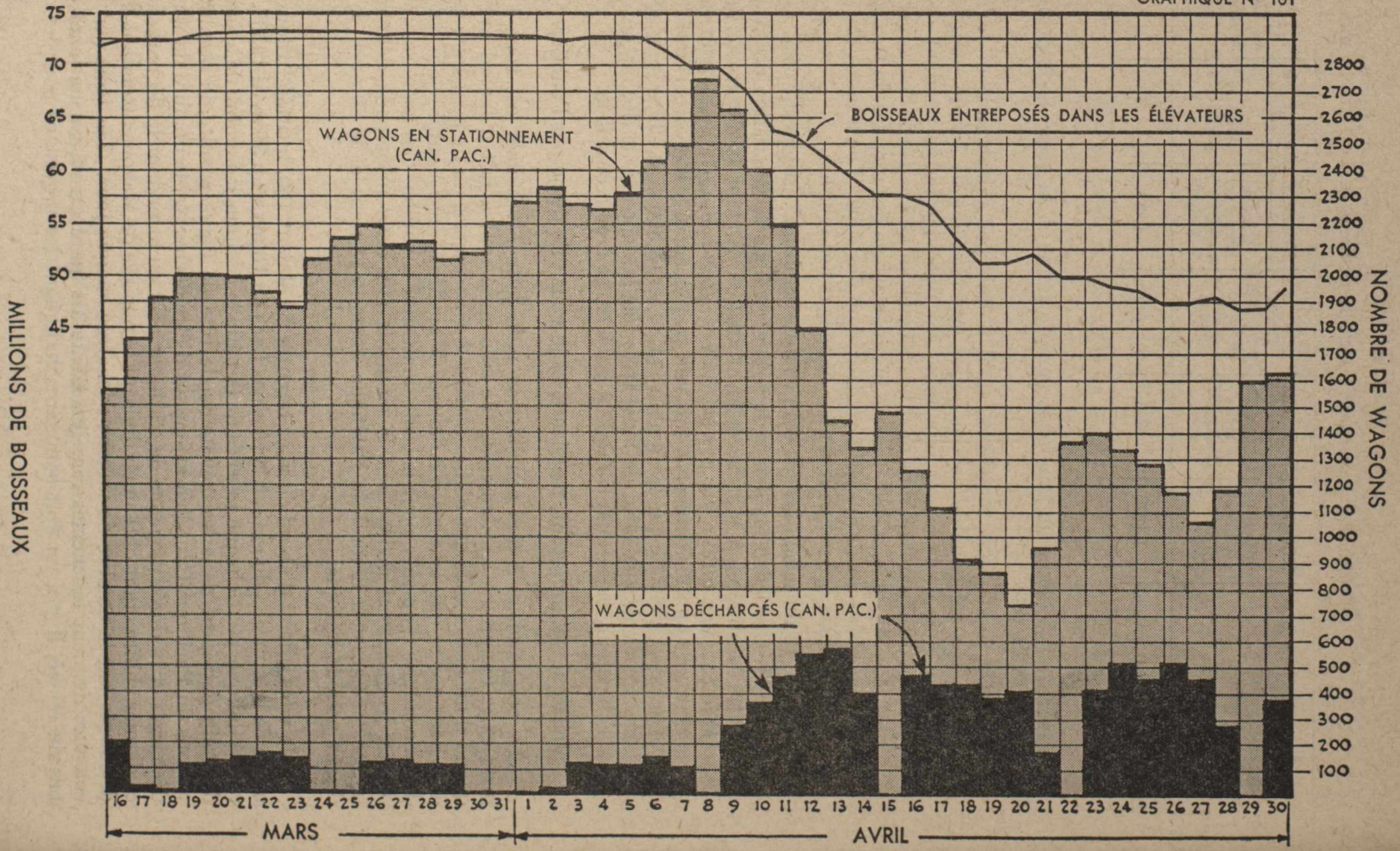
Je vous prierai d'abord de vous reporter à l'état n° 100, intitulé "État sommaire de la situation du grain à la tête des Lacs du 16 mars au 30 avril 1956". Ce relevé indique, pour chaque journée de la période critique, le nombre de boisseaux de grain entreposé dans les élévateurs de tête de ligne; ensuite, le nombre de wagons du Pacifique-Canadien attendant d'être déchargés, le nombre de wagons déchargés et la durée moyenne de stationnement en attendant le déchargement, ce dernier chiffre étant obtenu en divisant le nombre de wagons attendant d'être déchargés par le nombre de wagons déchargés chaque jour. Les trois dernières colonnes donnent les mêmes renseignements à l'égard du réseau national. Au bas du relevé, il y a un état sommaire, indiquant les moyennes pour les deux

CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE

ÉTAT SOMMAIRE DE LA SITUATION DU GRAIN À LA TÊTE DES LACS

16 MARS AU 30 AVRIL 1956

GRAPHIQUE Nº 101



réseaux durant la période en question. Les données des trois premières colonnes de l'état n° 100 apparaissent également dans le graphique portant la mention "Graphique n° 101" en haut à droite.

Si vous regardez le graphique, vous verrez que la ligne du haut se rapporte aux chiffres qui sont du côté gauche; elle indique le nombre de boisseaux en entrepôt dans les élévateurs et montre clairement qu'à la mi-mars, les entrepôts contenaient approximativement 72½ millions de boisseaux. Le chiffre s'est maintenu à ce niveau pendant le reste du mois et une bonne partie de la première semaine d'avril, jusqu'à ce que la navigation ouvre le 6 avril. Subséquemment et jusqu'au 18 avril, la quantité de grain entreposé a baissé rapidement au fur et à mesure que les navires des Lacs venaient prendre leur cargaison, et a finalement atteint un chiffre variant entre 52 et 47 millions de boisseaux, lequel s'est maintenu jusqu'à la fin du mois.

Les traits sur le diagramme se rapportent aux chiffres de droite. Les traits ombrés indiquent les wagons du chemin de fer canadien du Pacifique qui étaient disponibles. On verra qu'à partir du 16 mars jusqu'au 8 avril, le nombre de wagons attendant d'être déchargés a passé d'environ 1,560 à 2,740. Ensuite, il a baissé rapidement à mesure que de l'espace devenait disponible dans les élévateurs de tête de ligne. Il a atteint un minimum de 725 le 20 avril, pour remonter ensuite pendant le reste du mois. Il s'établissait à 1,625 le 20 avril. Remarquez bien que c'était plus qu'au début de la période critique.

Les traits noirs indiquent les wagons du Pacifique-Canadien déchargés chaque jour. On remarquera que leur nombre a varié généralement entre 100 et 200 jusqu'à l'ouverture de la navigation et a ensuite augmenté rapidement pour atteindre un maximum de 577 le 13 avril. Pendant le reste du mois, le nombre a varié entre 375 et 520, sauf le samedi où apparemment quelques élévateurs seulement travaillaient. Il ne s'est pas déchargé de grain le dimanche.

En comparant les traits noirs et les traits ombrés, on verra tout de suite qu'il y a toujours eu, au cours de la période critique, suffisamment de wagons en stationnement pour procéder au déchargement. Autrement dit, la canalisation du grain était pleine d'un bout à l'autre.

Dans son témoignage devant votre comité, M. Milner a dit:

> Quant arriva le 15 novembre nos stocks étaient d'environ 59,300,000 boisseaux et Fort-William est le meilleur endroit pour garder des stocks que l'on veut vendre. (Délibérations du vendredi 6 juillet, fascicule 8, p. 7).

Conséquemment, on constatera que la plus petite quantité durant la période critique, soit 47 millions de boisseaux, représentait environ 80 p. 100 de la meilleure limite de fonctionnement.

D'après les chiffres qui apparaissent au bas de l'état n° 100, on remarquera que la durée moyenne de stationnement des wagons du Pacifique-Canadien durant la période critique a été de 6·2 jours. Pendant 10 jours seulement, durant la période critique, le nombre de wagons a représenté moins de trois fois la quantité de déchargements quotidiens que M. Milner estime devoir être la provision suffisante pour alimenter les élévateurs. Du point de vue des chemins de fer, qui savent à quel point il est important d'obtenir le maximum d'utilisation du matériel, je considère que le chiffre de M. Milner est quelque peu exagéré et qu'il pourrait être fixé à 2·5, mais, en tout cas, le graphique démontre clairement qu'on n'a jamais manqué de wagons du Pacifique-Canadien à décharger à la tête des Lacs. Le fonctionnement des élévateurs de tête de ligne n'a jamais été entravé.

On verra, d'après la comparaison établie dans le sommaire qui paraît au bas du relevé, que, en moyenne, les wagons du Pacifique-Canadien ont dû attendre plus longtemps pour être déchargés que ceux du réseau national. Autrement dit, ces derniers sont retournés plus vite. C'est vraiment surprenant, si les intéressés désiraient vraiment accroître les expéditions des endroits desservis par les lignes du Pacifique-Canadien, vu que les cultivateurs de ces régions avaient de bien plus grosses quantités de grain à livrer, comme en témoignait leur bas contingent.

Quant à la situation sur le littoral du Pacifique, j'ai lu le témoignage qu'a rendu M. Milner devant votre comité. Après avoir longuement parlé de la situation qui existait à Vancouver, M. Milner a dit:

> Messieurs, je vous demande combien de wagons de plus auraient pu être expédiés ou de quelle façon le transport aurait pu être mieux agencé que cette feuille d'exploitation l'indique. (Délibérations, 6 juillet, fascicule 8, p. 7).

La feuille en question est un relevé qui a été distribué à votre comité. Il est intitulé: Commission des grains du Canada, division de la statistique, situation à Vancouver, et est daté de Winnipeg le 28 juin 1956. Pour cette raison, il est inutile pour moi d'entrer dans les détails de la situation à Vancouver, mais j'ai examiné le document et je peux vous assurer encore une fois qu'il y avait suffisamment de wagons du Pacifique-Canadien à décharger. La canalisation du grain était encore une fois remplie et est restée pleine pendant toute la période critique. Dans ces conditions, comme M. Milner l'a dit, on ne pouvait faire entrer à un bout que ce qui sortait à l'autre.

Cette situation durant la période critique a existé en réalité, pendant, toute la campagne agricole, en ce qui concerne le Pacifique-Canadien. La quantité de grain qu'a pu transporter notre chemin de fer a dépendu uniquement de la rapidité avec laquelle s'effectuait le déchargement aux têtes de ligne. En dépit des pires conditions atmosphériques qui se soient jamais vues en hiver dans la Prairie depuis des années, ses canalisations de transport du grain ont toujours été alimentées; ni le mauvais temps, ni la très grande quantité d'autres marchandises à transporter n'ont ralenti le mouvement du grain.

Dans son témoignage devant votre comité, M. Milner a parlé longuement de la question des wagons couverts disponibles. A la page 9, fascicule 8 du compte rendu, je lis ceci:

> Avant de passer à une autre question, je dois vous dire, peut-être certains d'entre vous le savent-ils, que le Pacifique-Canadien a environ 17,000 wagons de moins que le National-Canadien et qu'il était par conséquent plus facile pour ceux-ci d'envoyer des wagons dans l'Ouest.

Voici d'après le compte rendu, à la page 34 du même fascicule, le dialogue qui s'est engagé entre M. Tucker et M. Milner:

> D. Je crois que la situation qu'on a mentionnée pour les gares du Pacifique-Canadien dans le sud-ouest de la Saskatchewan prévaut aussi dans d'autres parties de la Saskatchewan. C'est vrai, n'est-ce pas?—R. C'est exact, monsieur.
>
> D. C'est pourquoi, me semble-t-il, on a dit que cette situation n'était pas entièrement due à l'absence des variétés de grains requises mais qu'elle était due surtout au fait que le Pacifique-Canadien ne fournissait pas autant de wagons que les chemins de fer nationaux.—R. Cela n'existe plus aujourd'hui, comme vous le savez, monsieur Tucker. Il y a assez de wagons. Et même, le Pacifique-Canadien en a actuellement plus que les chemins de fer nationaux dans l'Ouest.

D. Quand vous avez mentionné le nombre de wagons, parliez-vous du total des wagons, ou du nombre de wagons affectés au transport du grain?—R. Quand j'ai parle des wagons tantôt, je parlais du total des wagons que possède chaque compagnie. Le Pacifique-Canadien en a 48,000 et les chemins de fer nationaux en ont 65,000.

D. Mais le Pacifique-Canadien a quand même plus de wagons que les chemins de fer nationaux pour transporter le grain dans l'Ouest?—R. Dans l'Ouest. Et même, en parlant des besoins de wagons, j'ai interrogé M. Crump au sujet des wagons du Pacifique-Canadien et il m'a dit que 58 p. 100 de tous les wagons couverts à marchandises que possède le Pacifique-Canadien étaient dans l'Ouest depuis le 1er mai. Avant cela, 50 p. 100 seulement des wagons de la compagnie étaient dans l'Ouest. Cela a fait une différence sensible dans le nombre de wagons à notre disposition.

A la date du 1er avril 1956, d'après les chiffres de la *Railway Association of Canada*, l'écart entre le nombre de wagons couverts que possédait le Pacifique-Canadien et celui du réseau national était de 15,000: le Pacifique-Canadien en avait 48,558 et les chemins de fer nationaux 63,480.

Il ne faut pas oublier que les chemins de fer nationaux ont un bien plus long réseau que le Pacifique-Canadien dans l'Est et, partant, qu'ils ont besoin d'un plus grand nombre de wagons couverts dans cette région. Les réseaux ont à peu près la même longueur dans l'Ouest. D'après les relevés de notre propre compagnie et les renseignements obtenus du réseau national, le Pacifique-Canadien avait, le 1er avril 1956, 21,862 wagons couverts (y compris ses propres wagons et ceux d'autres compagnies) sur ses lignes de l'Ouest et les chemins de fer nationaux en avaient 21,979.

Je ferai une correction dans la phrase suivant de l'exposé écrit. On voudra lire ce qui suit: autrement dit, le Pacifique-Canadien avait 50·7 p. 100 des wagons couverts sur les lignes de l'Ouest, tandis que le réseau national n'en avait que 34·6 p. 100.

Toutefois, à part du nombre de wagons couverts qu'on possède, il y a d'autres facteurs à considérer quand il s'agit de déterminer la quantité de wagons dont on a besoin pour transporter la marchandise. Il y a d'abord la question de la distribution des wagons, c'est-à-dire le nombre de wagons appartenant à la compagnie qui sont sur les réseaux étrangers et, par contre, le nombre de wagons étrangers qui sont sur ses lignes. Durant la première partie de l'année, le Pacifique-Canadien avait un grand nombre de ses wagons sur d'autres réseaux, principalement aux États-Unis, où ils étaient allés chargés de marchandises, telles que de la pâte de bois, du papier, du bois de construction, des engrais chimiques et des métaux. Personne ne contestera le besoin de transporter ces produits d'exportation.

Malgré ses instances auprès des lignes américaines, le Pacifique-Canadien avait beaucoup de difficulté à obtenir le renvoi de ses wagons. En conséquence, pour remédier à la situation, M. Taylor et moi avons décidé de faire envoyer dans l'Ouest canadien les wagons couverts de provenance américaine qui devenaient disponibles dans l'Est et de s'en servir pour suppléer aux besoins du transport là-bas. Vous pouvez vous imaginer les frais que représente l'envoi de wagons à vide à une distance de plus de 2,000 milles; néanmoins, c'est ce que nous avons décidé de faire et nous avons subi la dépense à cause du manque de wagons dans la région.

La proportion de wagons en mauvais état, dont j'ai déjà fait mention, est une autre chose qui influe sur la quantité de wagons disponibles. Depuis bien des mois, à la suite d'une campagne intensive en vue de maintenir aussi longtemps que possible les wagons en bon état de fonctionnement, la proportion de wagons en mauvais état sur le réseau du Pacifique-Canadien s'est établie autour de 3·0 p. 100, ce qui est sensiblement mieux que sur les chemins de fer de première classe des États-Unis ou que sur le réseau des chemins de fer nationaux.

La façon d'utiliser le matériel disponible influe aussi sur l'approvisionnement en wagons. Une augmentation du trajet parcouru chaque jour par chaque wagon équivaut à une augmentation du nombre des wagons. Le Pacifique-Canadien mène depuis quelques mois une vigoureuse campagne en vue de tirer meilleur profit de ses wagons, si bien que durant les cinq premiers mois de l'année, le chiffre quotidien par wagon de marchandises a monté de 45·6 milles à 50·9 milles, comparativement à la même période en 1955, et cela en dépit de toutes les difficultés causées par l'extrême rigueur des conditions atmosphériques dans l'Ouest et le stationnement prolongé des wagons de grain aux têtes de ligne, surtout à la tête des Lacs.

En matière de distribution de wagons, M. Taylor et moi envisageons le transport de toutes les sortes de marchandises sur toutes les parties du réseau, ce qui comprend l'importante section que représente le transport du grain des ports de la Baie jusqu'à Saint-Jean-Ouest durant l'hiver.

Ce que je veux faire ressortir, c'est que sans la connaissance de tous ces facteurs, personne ne peut déterminer si les wagons couverts ont été bien distribués ou non. Je dis qu'ils l'ont été.

Il y a eu des difficultés. Au cours de chacun des six premiers mois de l'année, la quantité de marchandises transportée sur le Pacifique-Canadien, calculée d'après le nombre de chargements payés, a dépassé celle de la période correspondante de n'importe quelle année antérieure. Malgré tout, il ne reste pas moins vrai que le transport du grain dans l'Ouest canadien n'a nullement été entravé ni restreint par suite du manque de wagons couverts. On a fourni tous les wagons couverts dont on avait besoin en vue de transporter le grain de préférence aux autres marchandises. S'il y a eu des retards ou un manque de moyens de transport, ce sont les autres marchandises qui en ont souffert, mais pas le grain.

Finalement, au sujet de la situation des wagons couverts, je voudrais dire un mot de la déclaration de M. Milner, voulant qu'à la suite de son appel à M. Crump, la proportion de wagons couverts du Pacifique-Canadien dans l'Ouest se soit élevée de 50 à 58 p. 100.

Comme il a été dit précédemment, le Pacifique-Canadien avait, à la date du 1er avril, 50·7 p. 100 de ses wagons sur ses lignes de l'Ouest. Le 1er mai, la proportion était de 58·0 p. 100. Cette augmentation était due essentiellement à la cessation du transport du grain des ports de la baie Georgienne à Saint-Jean-Ouest, laquelle coïncidait avec l'ouverture de la navigation à Montréal. Conséquemment, un assez grand nombre de wagons qui avaient fait ce service durant l'hiver se sont trouvés libres et on a pu les utiliser ailleurs. Le fait est qu'une augmentation exactement semblable s'est produite sur le réseau national: sa proportion de wagons couverts dans l'Ouest est passée de 34·6 p. 100 qu'elle était le 1er avril, comme je l'ai déjà dit, à 41·4 p. 100 le 1er mai.

Étant donné que le Pacifique-Canadien n'a pas failli à sa tâche, alors qu'est-ce qui a cloché dans le transport du grain des points d'expédition de ce chemin de

fer dans l'Ouest durant la campagne agricole? Il est évident que les contingents en vigueur aux points de livraison sur les lignes du Pacifique-Canadien sont, dans l'ensemble, inférieurs à ceux des lignes du réseau national.

Pour faciliter la tâche de votre comité, notre compagnie a essayé, à l'aide des renseignements qu'elle possédait, d'analyser jusqu'à un certain point l'écoulement du blé dans l'Ouest canadien. Quelle que soit la portion de la totalité du grain se trouvant aux points d'expédition ruraux que le Pacifique-Canadien soit censé transporter, il est bien évident que, pour y réussir, il faut lui réserver la même quote-part de la totalité des déchargements aux têtes de ligne. Si, au contraire, on lui accorde une plus petite part des déchargements, il arrivera inévitablement que les livraisons aux points d'expédition ruraux du réseau seront inférieures à celles qu'on aura prévues, et, par contre, les livraisons aux points d'expédition du réseau national seront plus élevées qu'on ne l'attendait. L'action réciproque de ces conditions créera une inégalité entre les points d'expédition des deux réseaux. Or, c'est cela et non pas une insuffisance de wagons couverts de la part du Pacifique-Canadien pour le chargement du grain qui, pour me servir des termes employés par M. Milner, "a produit un déséquilibre complet dans l'Ouest entre les chemins de fer Nationaux et le Pacifique-Canadien". (Délibérations du vendredi 6 juillet, fasc. 8, p. 9.)

L'état n° 104 qui suit et qui est intitulé "Quote-part des déchargements de grain (Ouest du Canada) accordée au Pacifique-Canadien durant la campagne de 1955-1956" montre l'évolution. A la première colonne, on voit la quote-part mensuelle du Pacifique-Canadien proportionnellement à la totalité des déchargements des deux réseaux et, à la deuxième colonne, la part cumulative pour la campagne jusqu'à la fin de chaque mois. Ces renseignements sont reproduits dans le graphique n° 104A.

ÉTAT N° 104

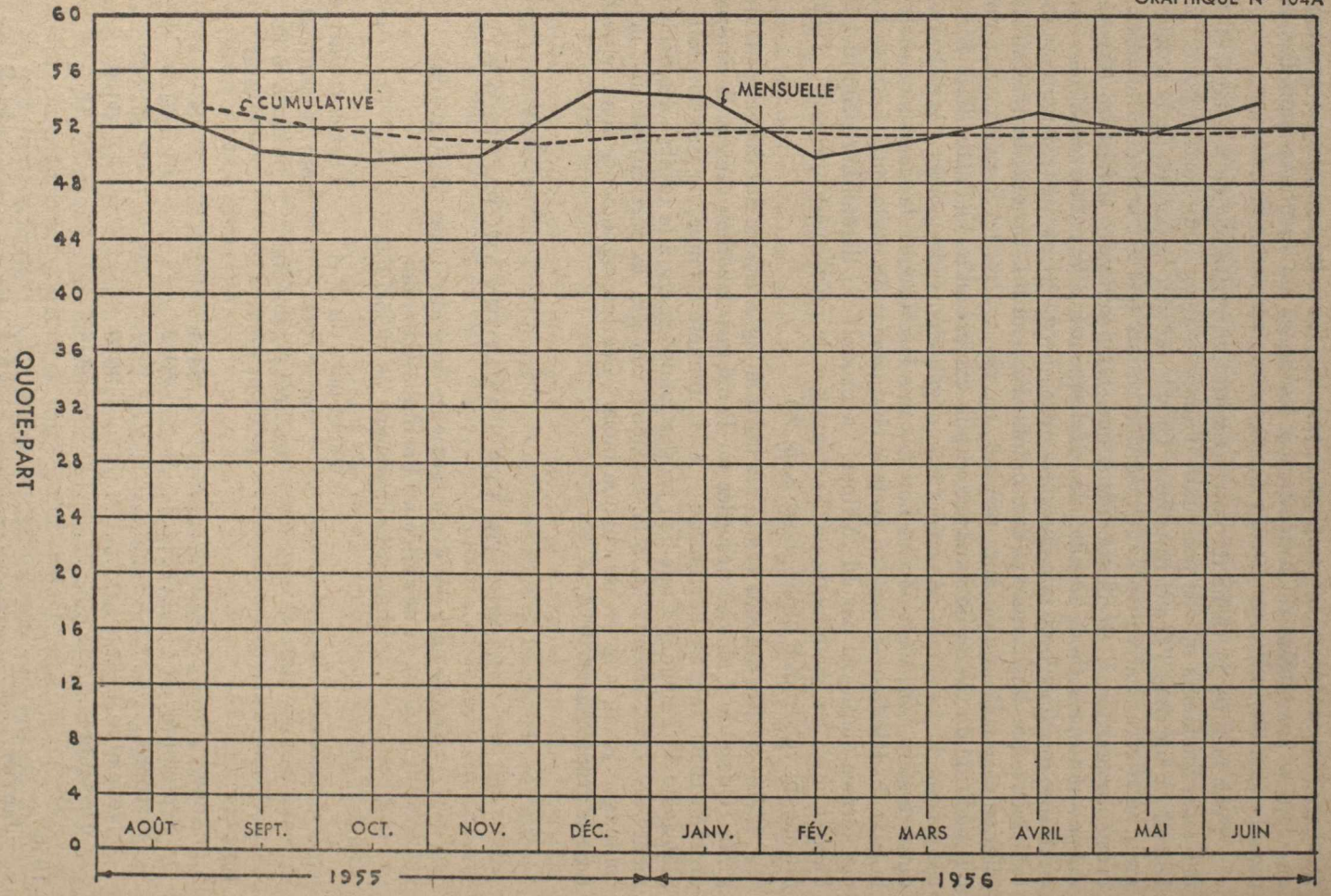
CHEMIN DE FER CANADIEN DU PACIFIQUE

Quote-part des déchargements de grain (Ouest du Canada) accordée au Pacifique-Canadien durant la campagne de 1955-1956

	Quote-part du P.-C. sur le total des déchargements P.-C. et du N.-C.	Part cumulative pour la campagne jusqu'à la fin du mois
1955		
Août	53·4	53·4
Septembre	50·2	52·0
Octobre	49·7	51·2
Novembre	49·9	50·9
Décembre	54·6	51·5
1956		
Janvier	54·1	51·9
Février	49·8	51·5
Mars	51·3	51·5
Avril	53·1	51·7
Mai	51·7	51·7
Juin	53·9	52·0

QUOTE-PART DU PACIFIQUE-CANADIEN SUR LE TOTAL DES DÉCHARGEMENTS DE GRAIN DU P.-C. ET DU N.-C. AUX TERMINUS ET AUX ÉLÉVATEURS ET MINOTERIES DE L'INTÉRIEUR DE L'OUEST DU CANADA

GRAPHIQUE Nº 104A



Si l'on se reporte au tableau et au graphique, on verra qu'au mois d'août on a accordé au Pacifique-Canadien 53·4 p. 100 des déchargements, mais que sa quote-part a baissé à 50·2 p. 100 en septembre, à 49·7 p. 100 en octobre et n'était que de 49·9 p. 100 en novembre, ce qui eut pour effet d'abaisser la part cumulative du réseau de 53·4 p. 100 qu'elle était à la fin d'août à 50·9 p. 100 à la fin de novembre.

Durant chacun des mois où sa quote-part des déchargements s'est trouvée diminuée, le chemin de fer a eu une quantité assez considérable de wagons en stationnement qui attendaient d'être déchargés, surtout à la tête des Lacs, où la durée moyenne de stationnement en jours ouvrables a été la suivante: septembre, 8·7; octobre, 5·9; novembre, 4·7.

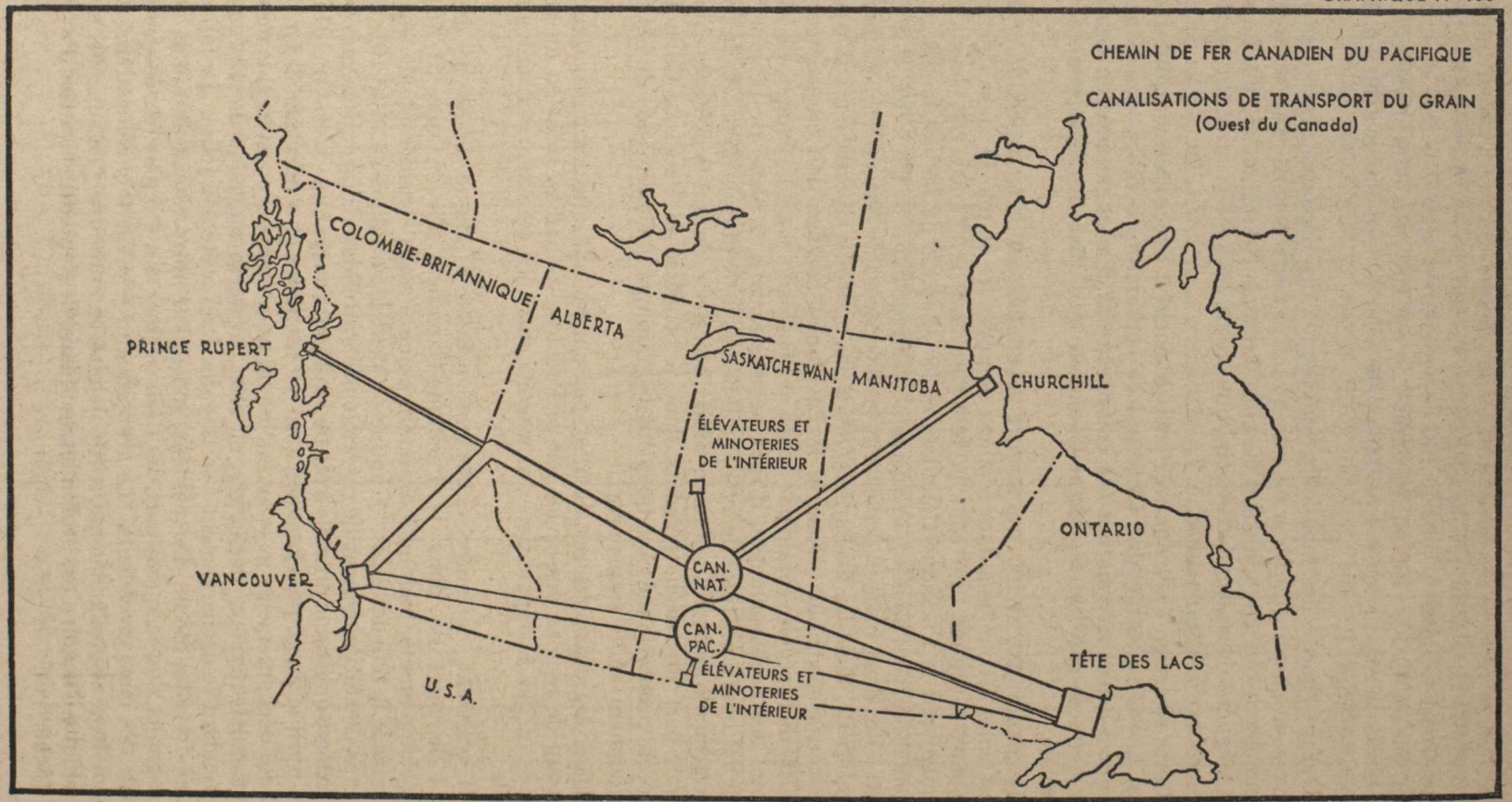
Cette situation était due très probablement à l'accroissement des déchargements du réseau national à Churchill en septembre, octobre et une partie de novembre, lequel n'avait pas été compensé par une augmentation équivalente dans la quote-part du Pacifique-Canadien aux têtes de ligne que ce dernier desservait.

Le diagramme n° 105, qui montre la canalisation de transport du grain dans l'Ouest canadien, vous aidera à mieux comprendre ce que je viens de dire. Les principaux terminus, qui sont la tête des Lacs et Vancouver, sont desservis également par le Pacifique-Canadien et les chemins de fer nationaux, mais ces derniers desservent en outre exclusivement les terminus de Churchill et de Prince-Rupert. Les deux réseaux desservent les élévateurs de tête de ligne et minoteries de l'intérieur, mais les déchargements à ces endroits ne représentent pas grand chose dans l'ensemble. Donc, si le Pacifique-Canadien doit transporter disons 55 p. 100 de la récolte totale par année et bénéficier, par conséquent, de 55 p. 100 du total des déchargements, il faut nécessairement, à cause de l'exclusivité du réseau national à ces têtes de ligne, qu'il bénéficie de plus de 55 p. 100 du total des déchargements aux terminus auxquels il a accès. Or, durant la présente campagne, la quote-part des déchargements dont a bénéficié le Pacifique-Canadien n'a jamais été proportionnée à la quantité de grain que la Commission du blé désirait apparemment qu'il transporte.

Dans ces circonstances, il n'est pas surprenant que les cultivateurs dans beaucoup de régions desservies par le Pacifique-Canadien aient eu de bas contingents et que la répartition des wagons entre les élévateurs se soit avérée si difficile.

Il convient de noter également, comme l'indique l'état n° 104, que durant le mois de mars le Pacifique-Canadien n'a eu que 51·3 p. 100 des déchargements, bien qu'il ait eu un nombre assez considérable de wagons au terminus de la tête des Lacs. Comme on peut le voir dans l'état n° 101, la durée moyenne de stationnement de ces wagons en attendant d'être déchargés pendant la deuxième quinzaine du mois a été de 10·4 jours ouvrables. L'état n° 104 indique qu'en avril le Pacifique-Canadien s'est vu attribuer et a effectué 53·1 p. 100 du total des déchargements et avait encore un nombre assez considérable de wagons qui attendaient d'être déchargés; en effet, la durée moyenne de stationnement en attendant le déchargement à la tête des Lacs a été 4·6 jours. Le fait est que le mois d'avril a été un des meilleurs mois pour notre réseau durant la présente campagne et que sa quote-part des déchargements a été plus élevée que dans la plupart des mois précédents. Le graphique n° 104A le montre clairement. A la lumière de ces renseignements, votre comité comprendra, j'en suis sûr, pourquoi le Pacifique-Canadien est profondément blessé de s'entendre accuser d'avoir failli à sa tâche.

GRAPHIQUE Nº 105



Votre comité tiendra peut-être à savoir ce que notre compagnie a fait en vue d'obtenir une plus large quote-part des déchargements. Les fonctionnaires de la compagnie y ont consacré beaucoup de temps et d'attention. Dès le début de mars, soit juste avant la période critique, je me trouvais dans l'Ouest du Canada. Le samedi 3 mars, j'étais dans la région de Saskatoon et j'avais reçu comme d'habitude, ainsi que je vous l'ai déjà relaté, mes rapports d'exploitation. Après les avoir étudiés, j'ai adressé le télégramme qui suit:

WYNYARD, le 3 mars 1956.

M. Manson... Vancouver

Dès que conditions circulation sous-division des Montagnes stabilisées veuillez insister sur augmentation des déchargements de grain communiquez résultats.

Pour votre information, notre sous-division des Montagnes est le territoire qui s'étend de Field à Revelstoke et il y avait eu une avalanche vers ce temps-là qui avait retardé temporairement la circulation des trains.

Voici la réponse que j'ai reçue de M. Manson en date du 5 mars:

Situation bien en main et attendons amélioration cette semaine. Déchargements quelque peu entravés semaine dernière à cause d'arrivée tardive de navires à la suite de tempête d'où manque d'espace de manœuvre dans élévateurs. Suis informé huit millions et demi blé vendus à Russie doivent partir d'ici trois mois.

Comme je l'ai déjà mentionné, M. Manson est notre vice-président chargé de la région du Pacifique.

Quand je suis arrivé à Vancouver le 12 mars, j'ai adressé le télégramme suivant à M. Lister, à Winnipeg, qui, ainsi que je vous l'ai dit, est le vice-président chargé de la région des Prairies:

Vu accumulation du grain sur wagons à tête des Lacs veuillez insister sur accroissement des déchargements.

Vers la fin de mars, soit exactement le 26 mars, étant de retour à Montréal, j'ai télégraphié à M. Lister ce qui suit:

Avec 460 wagons sur les lieux insistez sur plus de déchargements à l'élévateur "A" du Syndicat de Saskachetwan, Fort-William. Devons mettre Commission du blé au courant de situation et lui signaler que le fait de retenir un aussi grand nombre de wagons va nous empêcher de fournir wagons nécessaires pour transport du grain après ouverture de navigation.

Je lui ai télégraphié de nouveau ceci le 31 mars:

Quelles perspectives d'accroître déchargements élévateur "A" de Syndicat de Saskatchewan. Comprends qu'en plus de 442 wagons attendant à tête des Lacs il y aussi 331 wagons retenus à Kenora et Ignace.

Vous remarquerez qu'il est question de wagons retenus à Kenora et à Ignace qui étaient en supplément de ceux qui se trouvaient à la tête des Lacs et qui étaient au nombre de 2,082 à la date du 30 mars, selon le rapport que j'ai reçu le 31 mars. Vous pouvez le vérifier, si vous le voulez, en vous reportant à l'état n° 100 du 30 mars; vous verrez la mention: wagons du Pacifique-Canadien attendant d'être déchargés, 2,082.

Le 2 avril, je recevais la réponse suivante de M. Lister:

> Indications sont que wagons ne seront remis en circulation en grande quantité que vers 9 avril.

Le 23 avril, toujours au même sujet, j'ai télégrahpié ce qui suit à M. Manson:

> Veuillez demander à représentant régisseur transport quelles perspectives d'expéditions de grain de Vancouver qui permettent de libérer wagons actuellement chargés et de les renvoyer à points d'expédition de Prairie. Ne pouvons pas continuer chargements à rythme actuel si matériel doit attendre si longtemps pour être déchargé.

Le même jour, il m'adressait la réponse suivante:

> Représentant régisseur transport m'informe 4 navires chargent actuellement, 4 attendus d'ici mercredi, suivis de 6 cargaisons entières dues Vancouver fin de semaine. Devrait enlever environ 3 millions boisseaux dans reste du mois ou 10 à 11 millions dans mois entier. Il y a en tout 32 navires désignés d'ici 5 mai y compris ceux au port. Ventes sont 9 millions pour reste d'avril ce qui veut dire report. Ventes de mai 11 millions juin 9 millions et demi. Blé seulement. A ajouter 1 million boisseaux orge. Élévateurs manquent de place et déchargement de wagons dépend entièrement de quantité mise à bord navires. Pas autant de wagons déchargés dernièrement parce que navires n'arrivent pas ainsi que prévu mais suis informé perspectives maintenant meilleures. Représentant régisseur estime qu'on devrait décharger 300 wagons chaque jour ouvrable mais cela dépend d'arrivée des navires qui régit entièrement situation. Continue d'insister sur bonne proportion de déchargements. Avons 1,736 wagons sur voies aujourd'hui et C.N. 1,466.

Le 27 avril j'ai télégraphié de nouveau à M. Manson:

> Pourriez signaler à M. Kane que notre quote-part de déchargements est loin de 75 p. 100 mentionné par régisseur des transports et que résultat est que le nombre de wagons chargés augmente rapidement.

Je dois faire remarquer que M. Kane était le représentant du régisseur des transports à Vancouver et que le chiffre de 75 p. 100 avait été mentionné dans un télégramme adressé par le régisseur des transports au président, disant que la Commission du blé désirait faire transporter du blé à Vancouver, que 75 p. 100 des commandes avaient été placées sur les lignes du Pacifique Canadien, que la Commission désirait savoir si nous pourrions nous en charger ou bien si nous voulions qu'il s'arrange pour faire venir le blé de points d'expédition du réseau national en Saskatchewan. Notre président avait répondu—je n'ai pas le texte devant moi, de sorte que je ne peux pas le citer mot à mot—que nous nous en chargerions à condition qu'on décharge et libère promptement des wagons.

Le même jour, M. Manson me répondait ce qui suit:

> Aucune mention de 75 p. 100 de la part de Kane ici mais avons établi 65 p. 100 comme base. Toutefois Kane dit que tant que le C.N. continuera à décharger au présent rythme ce n'est pas possible et que déchargements doivent être proportionnés à nombre de wagons chargés qu'ont les deux réseaux.

Messieurs, voilà qui est extrêmement important et je me permettrai de citer encore une fois le passage:

> . . . les déchargements doivent être proportionnés au nombre de wagons chargés qu'ont les deux réseaux.

Les échanges de télégrammes que je vous ai cités visent toute la durée de la période critique. La dernière communication est particulièrement instructive. Elle indique clairement que la politique adoptée pour fixer la quote-part des déchargements à accorder à chacun des réseaux consistait à baser cette quote-part sur le nombre de wagons chargés qui se trouvaient aux terminus. Autrement dit, on adoptait un principe pour ce qui était de la proportion de grain que le Pacifique-Canadien devait prendre à l'entrée de sa canalisation et on adoptait un principe différent pour en régler l'écoulement à la sortie. En termes plus simples, on fermait partiellement le robinet de la conduite de grain du Pacifique-Canadien tandis qu'on ouvrait d'autant celui de la conduite du réseau national. Je répète que la situation dans laquelle se trouvent aujourd'hui les cultivateurs qui avoisinent les lignes de notre compagnie était inévitable.

Permettez-moi une analogie. Afin de vous faire bien comprendre l'ensemble du problème, laissez-moi vous dire ceci: Supposons qu'il y ait deux lacs remplis de grain dans l'Ouest canadien, dont l'un est vidé par le Pacifique-Canadien et l'autre par le réseau national. Le lac du Pacifique-Canadien est un peu plus grand que celui du réseau national. Disons que l'un contient 55 p. 100 du grain et l'autre, 45 p. 100. Au commencement de la campagne, on remplit les deux lacs. En réalité, le trop-plein se déverse dans les cours des fermes qui sont sur les rives. Le lac du Pacifique-Canadien a deux conduites d'écoulement; l'une qui va jusqu'à l'océan, à Vancouver; l'autre, qui va à Fort-William. Les chemins de fer nationaux ont aussi des canalisations allant à Vancouver et Fort-William, mais ont, en outre, d'autres conduites allant à Churchill et à Prince-Rupert. Le niveau des deux lacs est réglé par des gens qui se trouvent à la sortie de la canalisation, aux robinets. Or, si ces derniers laissent écouler moins de 55 p. 100 du grain qui se trouve dans le lac du Pacifique-Canadien, et, par conséquent, plus de 45 p. 100 de celui des chemins de fer nationaux, il arrivera inévitablement que le niveau de ce dernier lac baissera plus vite que le niveau du lac du Pacifique-Canadien. Les cultivateurs qui sont sur les rives du lac du réseau national auront leurs champs égouttés et à sec, tandis que ceux qui sont sur les rives du lac du Pacifique-Canadien auront encore leurs cours pleines de grain.

J'espère que cette explication sera de quelque utilité pour votre comité et qu'elle chassera de votre esprit, de l'esprit de tous les autres membres du Parlement et des citoyens du Canada en général la fausse impression qu'on a malheureusement créée. Je souhaite en outre que le Comité juge à propos de faire en sorte d'effacer les critiques non motivées dont la Compagnie du Pacifique-Canadien a été l'objet.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres témoins qui désireraient porter la parole maintenant?

M. SINCLAIR: Avec votre permission, monsieur le président et messieurs les membres du Comité, je crois qu'il serait préférable, pour que vous soyez bien au courant des faits, que vous procédiez dès maintenant à l'interrogatoire de M. Emerson. Nos autres témoins M. Samwell et M. Thompson pourraient témoigner ensuite, mais, étant donné que la déposition de M. Emerson constitue la majeure partie du plaidoyer de notre compagnie, il serait utile de l'interroger dès maintenant.

M. POMMER: Il est une heure moins cinq; peut-être pourrions-nous suspendre la séance et remettre les interrogatoires à cet après-midi.

Le PRÉSIDENT: Nous ferions peut-être aussi bien de suspendre la séance.

M. ARGUE: Si l'on suspend la séance, je consens volontiers à remettre mes questions à cet après-midi.

Le PRÉSIDENT: Il est presque une heure. Nous pouvons suspendre la séance et la reprendre à trois heures, dans cette même salle.

La séance est suspendue.

REPRISE DE LA SÉANCE

MARDI 17 juillet 1956.
3 heures.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, la séance est reprise. Avant de commencer, permettez-moi de vous dire que nous avons reçu un télégramme du *Board of Trade* de Skiff (Alberta), se plaignant que leur contingent est encore de quatre boisseaux.

M. ARGUE: Sur quelle ligne de chemin de fer se trouvent-ils?

Le PRÉSIDENT: Je crains que mes connaissances géographiques ne soient guère meilleures que les vôtres. Nous joindrons le télégramme aux deux lettres que nous avions ce matin. (Voir l'appendice "A").

Le temps est venu d'interroger les témoins, si toutefois, on a des questions à poser. La parole est à M. Argue.

M. R. A. Emerson, vice-président pour l'exploitation et l'entretien de la Compagnie du Pacifique-Canadien, est appelé:

M. Argue:

D. Nous avons entendu l'exposé de M. Emerson, ce matin. Depuis que je fais partie de comités, je ne pense pas avoir jamais vu autant de hauts fonctionnaires pour représenter une seule organisation. Si M. Crump a été incapable de venir parce qu'il lui fallait partir pour l'Europe, il a probablement ici de bons remplaçants; je crois, en effet, qu'ils comptent à eux tous 249 ans de service dans les chemins de fer. Je voudrais demander à M. Emerson si l'exposé qu'il nous a présenté a été rédigé de concert avec quelques-uns des autres représentants qui sont dans cette salle.—R. Monsieur Argue, c'est mon exposé dans ce sens qu'il s'appuie sur mon propre concept; toutefois, M. Sinclair a participé à sa rédaction et il a été montré aux autres fonctionnaires de la Compagnie qui sont ici pour qu'ils l'examinent et donnent leurs commentaires, leurs critiques et le reste.

D. Y compris M. Thompson qui, si je comprends bien, est le plus haut fonctionnaire ici aujourd'hui?—R. Exactement.

D. Après avoir parcouru votre exposé, il semble que vous ayez à vous plaindre surtout des déchargements, de la durée de stationnement des wagons en attendant d'être déchargés et de la quote-part des déchargements qui a été attribuée à votre compagnie. Vous parlez de canalisations de transport pour le grain et vous dites que vos opérations ont été entravées du fait des déchargements à la sortie de ces canalisations.—R. Oui. Les robinets à l'extrémité de ces conduites en règlent le débit, mais ce n'est pas nous qui les manœuvrons.

D. Voudriez-vous me dire ce que vous entendez par ces robinets?—R. Je ne pense pas pouvoir m'expliquer plus clairement. Ce sont les mécanismes qui mettent en marche et arrêtent les déchargements.

D. Vous avez énuméré dans votre état n° 100 le nombre de jours que prend le déchargement.—R. Le nombre de jours en moyenne.

D. Oui, la durée moyenne durant la période en discussion qui a été de six semaines?—R. Oui.

D. Dois-je comprendre que la durée moyenne de déchargement d'un wagon de grain durant cette période a été, dans le cas de votre compagnie, de 6·2 jours? —R. La durée moyenne, à l'exclusion des samedis, dimanches et jours fériés; en comptant ces derniers, la durée serait automatiquement plus longue.

D. Je crois comprendre que vous ne vous plaignez pas qu'on ne les décharge pas le dimanche et c'est pour cela que vous n'incluez pas ces jours-là.—R. J'ai simplement signalé sur quoi le calcul était basé.

D. Justement et la durée moyenne dans le cas des wagons du réseau national a été de six jours?—R. 6·0 jours.

D. Soit une différence d'environ 3 p. 100 entre les deux?

Le PRÉSIDENT: Non, deux dixièmes.

M. Argue:

D. Cela fait deux centièmes p. 100 et si vous comparez 6·0 à 6·2 vous avez une différence de 266.—R. ·2 jour, soit 1·30—je calcule que cela fait 3·33 p. 100.

D. Oui. Je faisais une correction.—R. Mais permettez-moi de vous faire observer qu'il s'agit d'établir le rapport entre l'excédent de ·2 jour et le nombre de wagons déchargés, qui était de 286. Par conséquence, en moyenne, chacun de nos wagons a été retenu un cinquième de journée de plus, ce qui représente une perte quotidienne—M. Sinclair est en train de faire le calcul—; je crois que cela fait 57·2 wagons-jours chaque jour.

D. La différence dans la durée était de ·2 jour?—R. Oui, la différence dans la durée moyenne.

D. Oui, mais pourriez-vous nous donner une idée du nombre de jours qu'un wagon prend en temps ordinaire pour faire le tour complet, c'est-à-dire à partir du moment où il est chargé jusqu'à ce qu'il revienne pour être chargé de nouveau? —R. Le temps que cela prend pour faire le tour complet?

D. Oui.—R. Oh! je n'ai pas de statistiques précises à cet égard, mais dans le transport du grain, cela peut prendre environ quinze jours. Peut-être devrais-je faire certaines réserves en fixant ce chiffre.

D. Là-dessus il faudrait compter deux jours pour le déchargement?—R. Oui, environ, mais certainement pas six jours.

D. Non, mais à peu près 2 jours pour le déchargement durant la période de 15 jours pour effectuer le tour complet.—R. A peu près cela.

D. Est-ce que cela prendrait plus de temps que cela aux chemins de fer nationaux pour faire le circuit?—R. Je l'ignore.

D. Vous ne le savez pas?—R. Je ne possède pas le renseignement, mais je serais très surpris que cela leur prenne moins de temps.

D. Pensez-vous que cela leur prend à peu près autant de temps? Voyez-vous un motif quelconque pour que la durée soit un peu plus longue dans un cas que dans l'autre?—R. Je crois que nous prendrions probablement moins de temps que le réseau national.

D. Oui. Alors quelle serait la durée dans le cas du réseau national?—R. Je regrette, mais je ne suis pas assez au courant de son exploitation pour vous le dire.

D. Si ce que vous dites est exact, le Pacifique-Canadien devrait alors pouvoir —toutes autres conditions étant égales—transporter plus de grain avec un moins grand nombre de wagons couverts.—R. Avec un nombre de wagons donné?

D. Oui, que les chemins de fer nationaux, puisque le circuit dure moins longtemps, mais les wagons devraient transporter plus dans une période donnée. —R. Et si les durées de déchargement sont égales?

D. Oui.—R. C'est exact.

D. Si cela prend plus de temps aux wagons des chemins de fer nationaux pour faire le circuit qu'à ceux du chemin de fer canadien du Pacifique, je prétends alors que même avec un retard de ·2 jour dans le déchargement, les wagons de votre compagnie effectueraient probablement le trajet en moins de temps.— R. Je ne peux pas vous le dire; c'est possible, mais je vous dirai, en tout cas, que cela n'a absolument rien à voir à la question.

D. Personnellement, vous ne savez pas si c'est le cas ou non?—R. Si cela nous prend plus de temps ou moins de temps que les chemins de fer nationaux?

D. A peu près le temps que cela vous prend en moins?—R. Non.

D. Pouvez-vous me dire combien de milles un wagon doit parcourir en moyenne pour faire le tour? Autrement dit, si vous avez 100,000 wagons couverts déchargés aux élévateurs de ligne dans le cours de l'année, combien de temps ces wagons passent-ils à voyager? Combien de milles chaque wagon parcourt-il en moyenne?—R. A supposer que Regina soit le centre de la production du grain sur le Pacifique-Canadien, ce n'est pas trop loin, la distance de Regina à la tête des Lacs étant à peu près de 800 milles.

D. J'ai vu des chiffres qui s'en rapprochaient beaucoup. Quel serait le centre pour le réseau des chemins de fer nationaux?—R. Je regrette de ne pouvoir vous le dire. Je ne suis pas ici à titre d'expert du réseau national; j'ai assez à m'occuper de ma propre exploitation.

D. Si, comme vous le dites, la distance que vous avez à parcourir est plus courte et si je me base sur vos statistiques pour la période en discussion, il me semble que les avantages sont les mêmes pour les deux réseaux et même, à juger d'après ce que vous avez dit, que le Pacifique-Canadien est plus avantagé, car la différence entre 6 jours et 6·2 jours représente si peu.—R. Si vous me le permettez je crois que vous ne comprenez pas du tout la question.

D. Alors, veuillez me l'expliquer.—R. Le point est que le rythme des déchargements régit celui des chargements. La durée ou la distance du parcours, qu'il soit de 100 ou de 1,000 milles, n'entre pas en ligne de compte.

D. C'est le nombre de wagons qu'on décharge plutôt qu'uniquement la rapidité avec laquelle ils sont déchargés? Si vous aviez 50 p. 100 de wagons de plus et qu'ils eussent tous été déchargés, c'est le chiffre que vous auriez?—R. Si nous avions 50 p. 100 de wagons de plus, je ne veux pas dire par là qu'on en aurait déchargé un plus grand nombre.

D. D'après le témoignage que vous avez rendu aujourd'hui, je suis convaincu que la situation n'est pas due à ce que vos wagons ont été retenus pendant une fraction de journée, soit ·2 jour, pour être exact.—R. Ce chiffre signifie simplement ceci: Si la Commission du blé, le régisseur des transports et les compagnies d'élévateurs, notamment le Syndicat de Saskatchewan s'étaient inquiétés, comme ils auraient dû le faire, de ce que leurs expéditions sur le réseau du Pacifique-Canadien étaient en retard de celles du réseau national, ils auraient dû accélérer le déchargement des wagons de notre compagnie; voilà le point.

D. Je prétends que les gens dont vous parlez ont, d'après ce que contient votre exposé, réalisé autant qu'il était possible l'égalité entre les deux réseaux au point de vue de la durée du déchargement, car les chiffres de 6·0 et de 6·2 que vous avez mentionnés ne sauraient être plus rapprochés.—R. Il ne s'agit pas d'égalité. C'est le contingent au point d'expédition qu'il fallait égaliser et non l'accroissement de la durée du circuit.

D. Je suis un agriculteur et je connais le contingent au point d'expédition; or, je sais que ce n'est nullement le contingent qui a retardé la livraison du grain à l'élévateur rural. Les contingents sont toujours suffisants pour le nombre de wagons couverts disponibles. Avez-vous les durées de stationnement de vos wagons couverts pour toute la campagne et non pas seulement celles des six semaines que vous nous avez citées?—R. Oui, j'ai ce renseignement, monsieur Argue. Je vais vous citer les chiffres de la tête des Lacs pour la présente campagne, à partir d'août 1955 jusqu'à la fin de juin. Le nombre de jours durant lesquels nos wagons ont été retenus ne comprend pas les samedis, dimanches et jours fériées.

D. Vous allez peut-être me donner plus de détails que j'en demande. Je n'ai aucune objection à voir vos chiffres, je suis très heureux d'en prendre connaissance, mais ce que je veux savoir, c'est la moyenne à la fin de l'année. Avez-vous cela?—R. J'ai le chiffre pour chaque mois.

Mois	*Réseau du Pacifique-Canadien*	*Réseau national*
Août 1955	7·3	5·5
Septembre	8·7	5·3
Octobre	5·9	4·8
Novembre	4·7	4·4
Décembre	3·9	4·1
Janvier 1956	5·6	4·8
Février	3·5	4·2
Mars	10·4	8·2
Avril	4·6	4·9
Mai	3·1	3·7
Juin	3·2	3·6

D. Avez-vous les durées moyennes de déchargement de vos wagons pour d'autres années?—R. Non, je ne me suis pas reporté aux autres années, parce que je ne pensais pas que cela pût avoir quelque rapport avec les questions à discuter au cours de cette séance.

D. Je ne suis pas au courant des moyens dont on dispose pour le déchargement à ces têtes de ligne et je me demande si ce n'est pas une des raisons pour lesquelles cela prend généralement plus de temps, d'un bout de l'année à l'autre, pour décharger les wagons de votre compagnie que ceux des chemins de fer nationaux.—R. Je regrette, mais je n'ai pas saisi la question.

D. Je me demande si, en vous reportant aux dix ou quinze dernières années, vous ne vous apercevriez pas que cela a pris généralement plus de temps pour décharger vos wagons que ceux du réseau national. Je ne sais pas ce qu'il y a en fait de matériel, mais il me semble que s'il était particulièrement bon sur un réseau par rapport à l'autre, la différence serait relativement constante. Je ne

sais pas si c'est le cas.—R. Je ne peux pas vous le dire pour ce qui est de la période de plusieurs années: je ne le sais pas. Je ne l'ai pas regardé et cela n'a pas de rapport avec la situation actuelle.

D. Cela pourrait avoir un rapport. On entend beaucoup parler de choses qui se répètent systématiquement et cela pourrait avoir un certain rapport avec telle ou telle période.—R. Je regrette, mais je répète encore une fois que cela n'a aucun rapport avec le transport du grain sur le réseau du Pacifique-Canadien.

D. Avec tous les égards que je vous dois, je crois que cela en a beaucoup.—R. Ce n'est pas cela qui a causé des retards; je veux dire que ce n'est pas le manque de wagons couverts qui a ralenti le rythme des expéditions sur les lignes de notre réseau.

D. Je crois que si, parce que si vous aviez eu plus de wagons couverts occupés à transporter du grain et qu'on vous eût accordé la même quote-part des déchars gements, il n'y a pas de doute que vous auriez déchargé plus de wagons; je n'en ai pas le moindre doute.—R. Oh! je vois ce que vous voulez dire: si nous avions eu le même nombre de wagons couverts en circulation et qu'on nous eût accordé la même quote-part des déchargements . . .

D. Oui.—R. Non, je regrette de ne pouvoir être d'accord avec vous. La quote-part des déchargements n'était pas basée sur le nombre de wagons en circulation dans l'ensemble du circuit, car personne ne le connaît à tel moment donné. D'après le renseignement fourni par M. Kane à M. Manson et que j'ai déjà cité, la quote-part des déchargements devait être proportionnée au nombre de wagons chargés sur les deux lignes.

D. Oui, je le concède.—R. Qu'elle devrait l'être?

D. Oui et qu'il y a assurément un rapport entre les deux. Votre collègue a fait certains calculs. Si je les avais faits, on pourrait peut-être les contester, mais ce sont les siens et ils indiquent que la durée moyenne d'attente pour le déchargement, depuis le commencement de la campagne agricole jusqu'au mois de juin a été de 4·62 pour les wagons du chemin de fer canadien du Pacifique et de 4·866 pour ceux des chemins de fer nationaux.—R. Je regrette, mais je ne peux pas partager votre avis, parce que ce n'est pas la façon de le calculer. Avec les chiffres que vous avez, vous ne pouvez établir qu'une moyenne arithmétique qui n'est pas du tout la vraie moyenne. Il vous faut établir la moyenne pondérée qui tienne compte du nombre de wagons déchargés chaque mois.

D. Je prétends que même en prenant la moyenne pondérée, les chiffres seraient comparables. A la page 4 de votre exposé vous ne ménagez pas vos reproches à l'égard du syndicat de Saskatchewan. Je cite:

> "Il est, semble-t-il, indubitable que les cultivateurs des régions desservies par le Pacifique-Canadien n'ont pas effectué leur quote-part d'expéditions par rapport à la quantité de grain qu'ils possédaient."

Je dois dire que cela nous a pris pas mal de temps pour le reconnaître et je suis heureux que vous soyez d'accord avec nous.

> "Ce n'est pas la faute du chemin de fer; c'est la faute des gens qui ont la direction des élévateurs de tête de ligne, comme, par exemple, le Syndicat du blé de Saskatchewan. C'est à eux de décider combien de wagons du Pacifique-Canadien ils entendent décharger."

Je vous demanderai ceci: Le Syndicat du blé de Saskatchewan a-t-il une politique généralement différente de celles des autres compagnies d'élévateurs qui sont dans le commerce du grain à l'égard du déchargement des wagons du

Pacifique-Canadien? En d'autres termes, avez-vous spécifié une société parce que, suivant vous, elle n'est pas juste à votre égard et que les autres s'arrangent mieux qu'elle, ou bien la situation est-elle la même partout?—R. Permettez-moi de vous dire que, pour ce qui est de retenir un nombre exagéré de wagons en attendant de les décharger à la tête des Lacs, le Syndicat de Saskatchewan s'est fait particulièrement remarquer.

D. Que direz-vous du syndicat du Manitoba?—R. Je ne sais pas, je n'y ai pas regardé. Le syndicat de Saskatchewan s'est fait particulièrement remarquer.

D. Y a-t-il une autre compagnie qui se soit fait remarquer?—R. Pas autant que le syndicat de Saskatchewan.

D. Pouvez-vous en expliquer la raison?—R. Je regrette, mais c'est hors de ma compétence.

D. Vous vous plaignez, à la fin de votre exposé, que votre quote-part des déchargements à Vancouver n'était pas aussi élevée qu'elle aurait pu l'être.—R. Oui.

D. Nonobstant cette plainte, la quote-part du Pacifique-Canadien pour ce qui est des déchargements au terminus de Vancouver . . .

M. DIEFENBAKER: Je ne voudrais pas interrompre M. Argue, mais il passe maintenant à Vancouver et je me demande, monsieur le président, si nous ne pourrions pas finir de discuter la situation qui existe à Fort-William, car nous pourrions toujours revenir à Vancouver un peu plus tard.

M. ARGUE: La raison pour laquelle j'ai posé la question, monsieur Diefenbaker, est qu'elle se rapporte à la quote-part des déchargements et j'ai pensé que du moment que j'étais en train de discuter le sujet, je ferais aussi bien de mentionner tous les terminus, pour avoir une idée d'ensemble.

M. DIEFENBAKER: Fort bien.

Le TÉMOIN: Monsieur Argue, je n'ai pas étudié la question, mais je peux vous fournir un renseignement, si cela peut vous être utile: ce sont des chiffres que j'ai puisés dans le rapport que je reçois chaque matin et que je vous ai déjà décrit.

	Wagons déchargés depuis août 1955		
	C.P.R.	*C.N.R.*	*N.A.R.*
Cette année	33,661	25,489	1,617
L'an dernier	34,250	16,302	1,468

Le point important qui ressort de ce relevé est que la proportion du Pacifique-Canadien par rapport à la totalité des déchargements à Vancouver a diminué sensiblement et que celle des chemins de fer nationaux a augmenté, comparativement à l'année précédente.

D. S'agit-il là de toutes sortes de céréales ou de blé seulement?—R. Toutes sortes de céréales.

D. J'ai en main un relevé puisé dans une publication du Bureau fédéral de la Statistique, qui est intitulé: Expéditions de grain par voie ferrée. J'y vois que durant les douze années de 1943-1944 à 1954-1955 inclusivement il est arrivé au port de Vancouver-New Westminster 298,729 wagons du Pacifique-Canadien et 187,807 wagons des chemins de fer nationaux, ce qui fait donc une proportion de 61·3 p. 100 pour les expéditions de grain par la voie du Pacifique-Canadien. Cela veut donc dire. . .—R. Durant la période de douze années?

D. Oui. Je prétends donc qu'en offrant au Pacifique-Canadien 65 p. 100 des déchargements, on le traitait non seulement avec impartialité, mais qu'on lui attribuait un peu plus que sa part, étant donné sa moyenne de plusieurs années à ce port.—R. Puis-je vous demander ce qui vous fait croire qu'on a offert à notre réseau 65 p. 100 des déchargements à Vancouver?

D. Je ne voudrais pas amplifier le contenu de votre exposé, mais vous avez dit que vous aviez demandé une proportion de 75 p. 100 par l'intermédiaire de M. Kane et que d'après les calculs, vous vous trouveriez à avoir une part de 65 p. 100, au lieu de la proportion de 75 p. 100 mentionnée par M. Kane.—R. Mais les 75 p. 100 s'appliquaient à une période déterminée durant laquelle le régisseur du transport nous avait demandé si nous pouvions transporter cette proportion de grain à Vancouver.

D. Alors, votre quote-part des déchargements durant cette période n'avait rien à voir à votre chiffre peu élevé de l'année; c'était quelque chose de spécial que vous demandiez pour une période déterminée?—R. Je regrette, mais je ne saisis pas ce que vous voulez dire.

D. Le fait que vous vouliez avoir une grosse quote-part dans la circonstance n'avait aucun rapport avec la proportion de vos déchargements à Vancouver cette année-là?—R. Le régisseur des transports nous avait simplement demandé de charger et de transporter 75 p. 100 du grain à Vancouver.

Le très hon. M. HOWE: Si je me rappelle bien, c'est la fois où nous étions à court de blé n° 2 du Nord à Vancouver et ce blé venait de Lethbridge.

Le TÉMOIN: Je crois qu'il venait du nord de l'Alberta, mais je n'en suis pas sûr, monsieur Howe. Nous ne connaissons rien des qualités.

Le très hon. M. HOWE: Je crois que c'est la fois où vous aviez la qualité qu'on avait besoin de charger à bord des navires. Cela explique la proportion de 75 p. 100.

Le TÉMOIN: Il serait peut-être utile que je vous donne lecture de la correspondance qui a été échangée. Voici un télégramme daté du 12 avril à l'adresse de M. Crump:

> Commandes d'expédition d'Alberta à Vancouver divisées soixante-quinze pour cent votre réseau quatorze pour cent réseau national et onze pour cent N.A.R. Votre télégramme dit ne pouvoir accepter base de soixante pour cent.

Je dirai, en passant, que cela avait trait à une autre question.

> Vu que grain est à vos points d'expédition voulez-vous que je demande au réseau national d'expédier de Saskatchewan ou pouvez-vous expédier quantité requise.
>
> R. W. MILNER.

Voici maintenant la réponse de M. Crump en date du 16 avril:

> Au sujet de transport de grain d'Alberta mentionné dans votre télégramme du 12 avril bien que nous ayons transporté 55·6 p. 100 de totalité des wagons du C.P.R., du C.N.R. et du N.A.R. déchargés sur le littoral du Pacifique durant cette campagne si la Commission du blé a placé 75 p. 100 des présentes commandes d'expédition sur nos lignes ferons le transport pourvu que wagons soient déchargés et libérés promptement.

Le télégramme continue, mais je ne pense pas que le reste se rapporte à la situation que nous discutons.

M. Argue:

D. Ce que je voulais démontrer, c'est que sur une longue durée votre quote-part des déchargements à Vancouver avait été de 61 p. 100 et que je ne voyais rien dans votre déclaration qui fût de nature à me faire croire qu'on s'était montré injuste à votre endroit, au point de vue des déchargements à Vancouver durant la présente campagne.—R. Vous paraît-elle claire maintenant à la lumière du contexte et après tout ce que je vous ai cité?

D. De quoi parlez-vous?—R. De ma déclaration au sujet du 75 p. 100 et du 65 p. 100.

D. Je crois avoir compris ce que vous avez dit, mais je ne suis pas de votre avis quand vous dites que la proportion de l'ensemble des déchargements que vous avez mentionnée explique la part qu'a accusée votre chemin de fer par rapport aux autres.

Le très hon. M. HOWE: Il y avait un grand encombrement à l'époque. Les navires n'arrivaient pas régulièrement, la capacité était restreinte et il nous fallait du grain pour remplir les navires. Je me rappelle qu'il est arrivé une fois quatre navires de suite qui voulaient du blé n° 4 du Nord. En pareille circonstance, le régisseur des transports a besoin de se démener. Durant la période à laquelle le témoin fait allusion, je crois me rappeler que nous étions à court de n° 2 du Nord.

Le TÉMOIN: La question de qualité n'est pas du domaine des chemins de fer. Je me rappelle qu'en janvier on se battait pour avoir une certaine qualité, mais je ne me rappelle pas que la même chose se soit produite en avril.

Le très hon. M. HOWE: Je fais peut-être erreur, mais je veux simplement signaler que parfois la questions de qualité est un important facteur à considérer quand il s'agit de prendre des dispositions avec le chemin de fer pour le transport.

Le TÉMOIN: Nous le comprenons fort bien, monsieur le ministre.

M. Argue:

D. Vous avez invoqué bien des raisons, bien des excuses . . .—R. Des excuses?

D. Des alibis.—R. Je le nie.

D. Très bien, niez-le, mais je dis que le document est rempli d'excuses pour justifier les résultats du Pacifique-Canadien.—R. Je le conteste catégoriquement.

M. DIEFENBAKER: Monsieur le président, si nous devons faire des observations au sujet du caractère des revendications qui nous sont présentées, je dois dire, afin qu'il n'y ait pas de malentendu, que je ne partage pas du tout l'avis de notre collègue, M. Argue, à cet égard. Il a fait une déclaration catégorique. Or, jamais, que je sache, un groupe n'a présenté à un comité quelconque un exposé de la qualité de celui qui nous a été présenté aujourd'hui. Je suis un de ceux qui ont beaucoup critiqué les bas contingents sur les embranchements du Pacifique-Canadien, mais le fait que je reste silencieux pendant que notre collègue interroge les témoins ne veut pas dire que j'approuve sa déclaration. J'estime, en effet, que cet exposé nous a largement démontré qu'on a fait du chemin de fer canadien du Pacifique le bouc émissaire, parce que nous ne possédions pas les renseignements. C'est simplement une remarque d'ordre général que je fais en ce moment et je n'ai pas l'intention d'interrompre M. Argue. Ce dernier a dit que l'exposé qu'on nous a présenté contient une série d'alibis. Tout en n'acceptant pas tout ce qui est dit dans l'exposé, je dois dire qu'il est mieux fait que tous ceux qui ont été présentés antérieurement.

M. ARGUE: Monsieur le président, je suis assez surpris que le député de Prince-Albert se soit laissé convaincre si rapidement à propos d'une situation dont il s'est tant plaint depuis des mois et qui nous a valu tant de discours passionnés de sa part. J'estime que s'il y a eu un bouc émissaire, ce sont les producteurs qui sont sur les lignes du Pacifique-Canadien qui l'ont été et, avec tout le respect que je dois à notre savant collègue, je ne trouve pas que le contenu de l'exposé en question nous ait expliqué pourquoi les producteurs qui sont sur les lignes du Pacifique-Canadien ont eu si peu l'avantage de livrer leur grain, comparativement à ceux qui se trouvent sur le réseau national. Nous différons d'avis sur ce point.

M. Argue:

D. A la page 15, vous faites une déclaration qui, si elle ne constitue pas une excuse, est un autre argument.—R. Un autre fait, monsieur Argue.

D. Nous ne sommes pas obligés de tenir tout ce qui est mis là pour des faits. —R. N'employons pas de termes inexacts.

D. J'ai parlé d'un argument. N'est-ce pas juste?

> "Cette situation était due très probablement à l'accroissement des déchargements du réseau national à Churchill en septembre, octobre et une partie de novembre, lequel n'avait pas été compensé par une augmentation équivalente dans la quote-part du Pacifique-Canadien aux têtes de ligne que ce dernier desservait."

Ma question est la suivante: Les déchargements à Churchill étaient-ils plus considérables, beaucoup plus considérables, durant la présente campagne que durant la période correspondante, disons il y a un an ou deux ans? Autrement dit, les déchargements du réseau national à Fort-Churchill étaient-ils anormaux, comparativement à ce qu'ils étaient au cours des deux ou trois dernières années? —R. Monsieur Argue, je ne peux pas vous répondre, parce que Churchill n'est pas dans le cadre des relevés que je vois et étudie ordinairement et que je surveille journellement. Je fais une supposition. Je tâche d'aider le Comité et d'indiquer, par simple raisonnement, d'où peut provenir la difficulté. Quant à savoir si les déchargements étaient différents de ceux de l'an dernier, logiquement parlant, cela n'a pas d'importance.

D. C'est dans votre exposé et je pensais que vous vous en teniez aux choses qui ont de l'importance. Vous nous avez déclaré qu'il contenait des faits et vous dites maintenant qu'il s'agit d'une supposition.

LE PRÉSIDENT: Je crois que le témoin aimerait à compléter la réponse qu'il vient de vous donner. Avez-vous quelque chose à dire, monsieur Sinclair?

M. SINCLAIR: Je voudrais dire, monsieur le président, que M. Emerson essaie évidemment d'aider M. Argue à comprendre le problème, mais M. Argue n'a pas l'air de vouloir qu'on l'aide; au contraire, il semble essayer de prêter au témoin des propos qu'il n'a pas tenus. Je ne veux pas les indiquer . . .

M. ARGUE: Monsieur le président, je considère qu'il est tout à fait irrégulier de la part d'un témoin de venir devant notre comité . . . Ceci ne peut réellement pas . . .

M. SINCLAIR: Je ne dis rien.

M. ARGUE: J'estime que c'est tout à fait irrégulier.

LE PRÉSIDENT: Le député d'Assiniboïa a la parole pour l'instant.

M. ARGUE: J'invoque le Règlement. Je demande à M. Sinclair de me laisser la parole ici.

M. SINCLAIR: Pardon, je restais debout par respect pour vous.

M. ARGUE: Monsieur le président, nous ne sommes pas tenus d'accepter des remarques désobligeantes de la part de fonctionnaires du Chemin de fer canadien du Pacifique ni de qui que ce soit. Quiconque comparaît devant le Comité doit observer les règles ordinaires de la procédure parlementaire et il est absolument contraire aux usages parlementaires d'accuser quelqu'un d'essayer de prêter à un tiers des propos qu'il n'a pas tenus. Je prétends, monsieur le président, que c'est une chose qu'il vaut autant régler tout de suite.

Le PRÉSIDENT: Je ne pense pas que le témoin ait eu l'intention de vous attribuer des paroles que vous n'avez pas dites et pendant que nous y sommes, autant vaut tirer l'affaire au clair dès maintenant. Je ferai respectueusement remarquer au Comité qu'on se comprendrait bien mieux et que le travail s'effectuerait beaucoup plus facilement si l'on se contentait d'interroger le témoin à propos du sujet en discussion et si l'on attendait, pour tirer des conclusions, que tout le monde ait eu l'avantage d'obtenir du témoin les renseignements qu'on désire. Que chacun demande au témoin les éclaircissements dont il a besoin et nous pourrons avoir ensuite une discussion générale.

M. CARDIFF: Je suggère de limiter la durée de chaque interrogatoire au lieu de permettre au député qui demande la parole de parler pendant une demi-heure à la fois. J'estime que le président devrait pouvoir fixer la durée pendant laquelle un député peut garder la parole et interroger le témoin.

Le PRÉSIDENT: Dans un comité aussi nombreux que celui-ci, c'est toujours ce qu'il convient de faire et le président s'efforce de donner à tous les membres les mêmes avantages. Je suis sûr que je peux compter sur le concours de tous les membres du Comité à cet égard et, de mon côté, je donnerai la parole à quiconque manifestera le désir de poser des questions.

M. Argue:

D. Monsieur le président, je parlais du paragraphe qui figure à la page 15 et qui commence par ces mots:

> "Cette situation était due probablement à l'accroissement des déchargements du réseau national à Churchill en septembre, octobre et une partie de novembre..."

Je me demande jusqu'à quel point le motif est valable cette année et c'est pour cela que je voulais savoir en particulier du témoin s'il avait une idée des déchargements effectués durant la période correspondante des années précédentes. —R. Voulez-vous que j'en parle maintenant, monsieur Argue?

D. Oui.—R. Durant le mois d'août 1955, on a déchargé 3,034 wagons de grain à Churchill et si vous vous reportez à l'état n° 104, vous verrez que la quote-part du Pacifique-Canadien a été de 53·4 p. 100 par rapport au chiffre total des déchargements; en septembre, on a déchargé 2,992 wagons à Churchill et, toujours d'après l'état n° 104, la quote-part de notre chemin de fer a été de 52·2 p. 100; en octobre, on a déchargé 2,009 wagons à Churchill et durant ce mois notre chemin de fer a eu, d'après l'état n° 104, 49·7 p. 100 de la totalité des déchargements; en novembre, on a déchargé 831 wagons à Churchill et, encore d'après l'état n° 104, la quote-part des déchargements du Pacifique-Canadien a été de 49·9 p. 100.

Je dois faire observer que les chiffres que je viens de citer visent les déchargements effectués et à Churchill et à Prince-Rupert. Je ne suis pas sûr de l'avoir spécifié et je tiens à être absolument précis.

J'aurai autre chose à vous signaler pour que vous compreniez bien la question. Permettez-moi de vous citer de nouveau la déclaration du régisseur des transports qui est consignée à la page 35, fascicule 6 du compte rendu des délibérations du Comité. Voici ce que M. Milner a dit, en réponse à une question de M. Tucker, lui demandant si, à son avis, l'écart entre les points d'expédition du réseau national et ceux du Pacifique-Canadien pouvait être rectifié avant la fin de la campagne:

> Non, je ne crois pas qu'elle soit compensée avant la fin de la campagne, car malgré le grand nombre de wagons que nous avons là, de grandes quantités de diverses catégories de grain sont exigées et il ne reste pas assez de temps. Pour égaliser les contingents dans tout le pays, il faut s'y prendre dès le début de la campagne agricole. Il faut faire un relevé intelligent des différentes sortes de grains qui se récoltent dans les diverses régions et puis répartir les wagons entre ces régions mais, non pas au cours des deux derniers mois de la campagne. Cela fait naître une situation impossible.

Maintenant, monsieur Argue, veuillez vous reporter au graphique n° 104A. Vous verrez que la quote-part des déchargements accordés au Pacifique-Canadien monte chaque mois. La situation est parfaitement claire.

M. DIEFENBAKER: Pourrai-je poser une question? Après tout...

Le PRÉSIDENT: J'attendais que M. Argue ait fini sa question et que le témoin ait donné ses explications. J'allais justement demander à M. Argue de ne pas passer à un autre sujet, parce que quelqu'un désirait prendre la parole. Avez-vous fini de discuter le sujet?

M. Argue:

D. J'aurai une question à poser au sujet de la déclaration que vient de citer le témoin, suivant laquelle M. Milner aurait dit que si l'on veut égaliser les contingents, il faut s'efforcer de le faire plus tôt dans l'année.—R. Je ne pense pas qu'il ait voulu dire qu'on devait s'y efforcer.

D. Si j'ai tort, vous pourrez me reprendre, mais je prétends qu'étant donné le nombre de wagons que le Pacifique-Canadien avait affecté au transport du grain, disons durant les six premiers mois de la campagne et le fait que le retard dans le déchargement représentait seulement une fraction de journée, la situation aux points d'expédition de ce chemin de fer, même s'il n'y avait pas eu de différence dans la durée du déchargement, n'aurait guère été différente de ce qu'elle est actuellement et que les contingents seraient quand même beaucoup plus bas sur ses lignes.—R. Monsieur Argue, vous ne saisissez pas du tout la question. Je regrette de ne pas avoir su me faire mieux comprendre, Je reviens à mon exemple des deux lacs de l'Ouest, dont l'un serait vidé par le Pacifique-Canadien et l'autre par les chemins de fer nationaux. Si vous laissez s'écouler plus de grain de l'extrémité de la canalisation du réseau national,—je ne connais pas la proportion exacte, car la Commission du blé ne l'a pas révélée, que je sache, mais à supposer que notre chemin de fer ait 55 p. 100 de l'eau à vider et le réseau national, 45 p. 100,—si vous laissez couler moins de 55 p. 100 du lac du Pacifique-Canadien et, par conséquent, plus de 45 p. 100 du lac du réseau national, les niveaux des deux lacs ne seront plus les mêmes. Cela ne peut pas se faire autrement.

D. Je remercie le Comité de s'être montré indulgent à mon égard, mais j'aurais une seule observation à faire, monsieur le président, et je céderai ensuite la parole à un autre. Je crois que durant la période dont vous parlez, ce qui comptait surtout c'était la dimension de la conduite reliant les lacs aux terminus.—R. Je le nie catégoriquement.

D. Fort bien, vous le niez.—R. En ce qui concerne le Pacifique-Canadien.

D. Et je dis que, d'après les relevés, la déclaration de M. Milner, tous les faits et les chiffres, la raison pour laquelle les contingents sur le réseau du Pacifique-Canadien sont si bas est que le nombre de wagons que ce chemin de fer a affecté au transport du grain n'était pas suffisant pour maintenir l'écoulement égal des deux lacs.—R. Je diffère complètement d'opinion avec vous, monsieur Argue, et je tiens à le faire consigner. Je vous dirai en outre que j'ai dressé un tableau semblable à la pièce n° 101 pour toute la durée de la campagne à venir jusqu'aujourd'hui et que le résultat est le même que celui qui apparaît sur le n° 101. Je vous le montrerai volontiers, si vous désirez le voir.

D. Oui, nous différerons d'opinion.

M. Tucker:

D. J'aurai une question à poser à ce même propos. Si j'ai bien compris le témoin, sa compagnie estimait qu'elle devrait avoir environ 55 p. 100 des déchargements et l'idée était de baser le nombre des wagons à décharger sur celui des wagons qui attendaient?—R. Des wagons retenus aux têtes de lignes.

D. En attendant d'être déchargés?—R. Oui.

D. Sans en être bien sûr, j'ai cru comprendre d'après cela que vous aviez tantôt un peu plus, tantôt un peu moins, mais dans l'ensemble à peu près la même proportion de wagons attendant d'être déchargés que le réseau national et que les autres chemins de fer?—R. C'est possible. Je peux vous citer les chiffres.

D. Donnez-nous les chiffres qui nous permettent de juger la situation, car j'ai cru comprendre d'après votre exposé,—je ne me rappelle plus la page—qu'on allait décharger les wagons proportionnellement au nombre de ceux qui attendaient d'être déchargés aux têtes de lignes.—R. Oui, c'est ce qu'avait dit l'adjoint du régisseur des transports à Vancouver.

D. Et je suppose qu'on en faisait autant à la tête des Lacs?—R. On observait une certaine règle, je ne sais pas si c'était exactement celle-là.

D. Le fait que la durée de stationnement était à peu près la même pour vos wagons que pour ceux du réseau national semblerait indiquer qu'on observait d'assez près la ligne de conduite qu'on s'était tracée et qui voulait que les wagons d'une compagnie ne soient pas retenus plus longtemps que ceux de l'autre.—R. C'est possible, mais je répète encore une fois que si . . .

D. Non seulement c'est possible, mais, d'après vos chiffres, c'est un fait. Dans un cas, c'était six jours et dans l'autre, un petit peu plus de six jours.—R. Pardon, monsieur Tucker, je ne me rendais pas compte que vous parliez de la période critique.

D. Oui.—R. Je prenais les chiffres de toute l'année.

D. Nous parlons de la période critique qui est celle que vous discutez en ce moment.—R. On a parlé des deux.

D. J'ai cru comprendre que vous expliquiez la déclaration de M. Milner et c'est à ce sujet que je vous ai interrogé.—R. Oui.

D. Il y a une chose que je ne peux pas comprendre: si vous aviez, comme vous le dites, 55 p. 100 du grain à transporter comparativement à 45 p. 100 dans le cas du réseau national, pourquoi n'avez-vous pas fait en sorte d'avoir la proportion voulue de wagons couverts au lieu de déchargement, ce qui vous aurait permis d'avoir 44 p. 100 des déchargements.—R. Permettez-moi de vous l'expliquer de la façon suivante: si la règle de déchargement était de nous forcer à avoir disons une proportion de 55 p. 100 des wagons aux terminus comparativement à 45 p. 100 dans le cas de l'autre réseau, à titre de professionnel en matière de chemins de fer, je n'aurais pas pu l'accepter, parce qu'il aurait fallu que notre compagnie fasse construire à grands frais une quantité énorme de wagons pour les avoir là aux terminus et organiser pour ainsi dire une course avec le réseau national en vue de savoir lequel des deux pourrait y amener le plus de wagons et se permettre de les y laisser séjourner le plus longtemps, sans compter les frais des voies sur lesquelles ces wagons auraient à stationner, tout cela pour obliger, au moyen de calculs mathématiques, ceux qui étaient chargés du déchargement à accomplir leur besogne. Il y a une façon de procéder assurément plus simple. Si vous voulez vous reporter au graphique n° 11, vis-à-vis la page 7, vous verrez que du milieu de mars au début d'avril nous avons eu de 1,600 à 2,700 wagons sur les lieux; disons, au bas mot, une moyenne de 2,000 wagons. Deux mille wagons représentent, au prix actuel, une immobilisation de $16 millions, sans compter les voies et le reste.

Or, ce que je veux faire bien comprendre, c'est que si le Pool du blé ou la Commission du blé et le régisseur du transport s'inquiétaient de l'insuffisance des contingents sur les lignes du Pacifique-Canadien, pourquoi ne faisaient-ils pas décharger un plus grand nombre de ces wagons?

Prenez l'état n° 100. Le 16 mars notre chemin de fer avait 192 wagons non déchargés; le réseau national, 169. Or, s'ils voulaient rétablir l'équilibre entre les cultivateurs desservis par notre chemin de fer et ceux desservis par le réseau national, pourquoi ne faisaient-ils pas décharger 169 de nos wagons et n'interrompaient-ils pas les déchargements des wagons du réseau national?

D. N'est-il pas de règle ajourd'hui,—je demande cela à titre de renseignement,—de ne pas faire attendre une compagnie plus que l'autre pour le déchargement de ses wagons, sinon n'aurait-elle pas de bons motifs de se plaindre?—R. Je ne pense pas qu'il soit juste ou raisonnable de baser les déchargements sur la durée de temps. Le rythme des déchargements devrait dépendre de la rapidité avec laquelle on veut que le grain s'écoule.

D. Intervertissez les rôles: si vous constatiez, par exemple, qu'on retient vos wagons pendant huit jours avant de les décharger, tandis que ceux du réseau national n'attendent que six jours, n'auriez-vous pas raison de vous plaindre?—R. Nous ferions en sorte de régler nos chargements pour atténuer l'encombrement, de suspendre nos expéditions pendant un certain temps pour réduire le nombre de wagons retenus et, partant, la moyenne de stationnement.

D. Si vous aviez accru vos chargements et qu'on n'eût pas cherché à retenir les wagons d'un réseau plus que ceux de l'autre, vous auriez accru aussi vos déchargements et cela n'aurait pas immobilisé un plus grand nombre de vos wagons. —R. Mais c'est une question de proportion. Si c'était la règle en vigueur à la tête des Lacs...

D. C'était apparemment la règle, puisque la durée moyenne d'attente était de 6·2 jours pour le Pacifique-Canadien et de 6 jours pour le réseau national.—R. Oui. Laissez-moi vous donner un exemple: à supposer que, d'après les docu-

ments que nous avions reçus de la Commission du blé, on eût observé durant cette période la proportion de 60 à 40, c'est-à-dire 60 p. 100 pour notre chemin de fer et 40 p. 100 pour le réseau national, et que ceux qui ont la direction des élévateurs de tête de ligne et des déchargements se fussent basés sur le nombre de wagons qu'avait le réseau national, soit 1,676 wagons, il nous en aurait fallu 50 p. 100 de plus, soit 800 et quelques wagons.

D. Pourquoi établissez-vous la proportion à 60-40 au lieu de celle de 55-45 que vous aviez mentionnée auparavant?

Le très hon. M. HOWE: Permettez-moi de vous interrompre. Je trouve que vous insistez trop sur l'égalité des contingents; c'est à croire que c'est là-dessus qu'on doit toujours se guider dans le transport du grain. A la suite des difficultés que nous avons éprouvées l'an dernier en voulant essayer d'égaliser les contingentements, nous avons décidé, cette année, d'amener les qualités voulues au bon endroit afin d'expédier le plus de céréales possible pour l'exportation. Il existe de meilleures méthodes d'égalisation des contingents qu'au moyen des déchargements aux terminus. Nous pourrions égaliser les contingents et même les maintenir égaux si cela était essentiel, mais cette année on s'est efforcé de distribuer le grain de façon à pouvoir expédier en dehors les qualités qui convenaient et les expédier de l'endroit voulu. Voilà quel a été l'élément dominant cette année: nous avons estimé que même si nous ne réussissions pas à égaliser les contingents à la fin de la campagne, nous pourrions toujours puiser dans les régions à bas contingents au cours de la nouvelle année. Vous savez qu'au début de la présente campagne nous prenions du grain à des endroits qui n'avaient pas un contingent de 8 boisseaux l'an dernier. Il nous fallait aussi avoir les qualités de grain nécessaires aux terminus en temps voulu.

M. TUCKER: Ce que je veux dire, c'est que les arrivages aux terminus semblaient concorder assez bien avec les expéditions à bord des navires, puisque les wagons des deux compagnies attendaient à peu près le même laps de temps; autrement dit, le grain arrivait dans la mesure où l'on en avait besoin pour les chargements à bord des navires.

Le très hon. M. HOWE: Mais ce n'est pas en distribuant également les déchargements aux terminus qu'on arrive à égaliser les contingentements dans la campagne. Certes, je ne doute pas qu'il soit nécessaire, comme l'a dit le témoin, d'attribuer 55 p. 100 des déchargements au Pacifique-Canadien et 45 p. 100 au réseau national pour avoir des contingents égaux; mais nous estimons que ce qui importe avant tout, c'est d'avoir une ample provision de grain aux terminus pour satisfaire aux besoins de l'exportation, quel que soit l'ordre des arrivages. Ce que nous recherchons aujourd'hui, c'est d'avoir les qualités voulues sur les lieux. Même à Montréal aujourd'hui, nous n'avons pas suffisamment de grain des qualités voulues pour charger les navires sans payer de frais de surestarie. L'objectif essentiel des chemins de fer, cette année, n'était pas de viser à l'égalisation des contingents; autrement, je suis sûr que nous aurions pu prendre d'autres dispositions; je suis sûr que le régisseur du transport aurait pu organiser les choses différemment. Vous essayez maintenant de dire que tout marche mal parce que les contingents n'étaient pas égaux à la fin de l'année.

M. TUCKER: Non, ce que je veux signaler, c'est que le témoin rejette tout le blâme sur les gens qui dirigent le déchargement des wagons aux têtes de ligne. Il prétend, par exemple, à la page 4, que ce sont les seuls à blâmer. J'essaie de savoir de qui il s'agit. Voici ce qu'il dit à la page 4:

"En vérité, la difficulté éprouvée dans le transport du grain provenant des régions desservies par le Pacifique-Canadien n'est pas due à notre compagnie, mais bien uniquement à ce que les gens qui dirigent le déchargement des wagons aux têtes de ligne n'ont pas su s'acquitter de leur tâche."

Et plus loin:

"C'est la faute des gens qui ont la direction des élévateurs de tête de ligne, comme, par exemple, le Syndicat du blé de Saskatchewan."

Or, d'après les témoignages, le grain a été déchargé aux terminus dans la mesure où il se vendait, c'est-à-dire suivant les qualités et le reste. Par conséquent on s'efforçait d'avoir aux têtes de ligne les wagons contenant le grain qu'on avait vendu et qu'on pouvait expédier. Le fait même que leurs wagons n'étaient pas retenus plus longtemps que ceux du réseau national indique qu'ils arrivaient à peu près comme l'exigeaient les expéditions.

Le TÉMOIN: Pour poursuivre votre raisonnement, monsieur Tucker, permettez-moi d'abord de tirer une question au clair. Vous me demandez pourquoi je fixe la proportion de 60-40 après avoir cité celle de 55-45. Je dirai bien franchement que je n'en sais rien et que je ne prétends pas connaître la proportion de grain de l'Ouest qui doit être attribuée à notre réseau au cours de la campagne, parce que ce renseignement ne m'a pas été communiqué; mais je vous citerai les proportions des années précédentes à dater de 1950. Durant la campagne commençant le 1er août 1950, le Pacifique-Canadien a chargé 52·6 p. 100 de la totalité du grain; 1951, 52·8 p. 100; 1952, 51·7 p. 100; 1953, 54·8 p. 100; 1954, 55·8 p. 100. Cette année, la proportion peut être plus élevée ou non; je n'en sais rien. Je m'attends à ce qu'elle soit à peu près la même que l'année précédente, soit 55 p.100.

M. Tucker:

D. C'est pour cela que je ne pouvais pas comprendre comment vous vous basiez sur une proportion de 60-40 pour fixer le chiffre de l'excédent de déchargements.—R. Si la proportion de grain dépendant des lignes de notre réseau, c'est-à-dire contenue dans le "lac" du Pacifique-Canadien, représente 55 p. 100 du total, vu qu'une partie du grain provenant du "lac" du réseau national va à Churchill et à Prince-Rupert, il faut que notre réseau ait plus de 55 p. 100 des déchargements aux têtes de ligne qu'il dessert conjointement avec le réseau national, c'est-à-dire à la tête des Lacs et à Vancouver.

Je ne prétends pas connaître la proportion, mais je trace un tableau d'ensemble et je suppose pour cela que la proportion est de 60 p. 100 aux terminus que nous desservons. Toutefois, je peux vous communiquer un état de la Commission du blé au sujet des besoins d'expédition au cours de l'hiver, lequel établit une proportion de 60 p. 100 pour notre réseau comparativement à 40 p. 100 pour le réseau national. Étant donné qu'il ne se fait pas beaucoup de transport en hiver à Prince-Rupert qui est un petit endroit, la proportion paraît être raisonnable, mais cela ne modifie en rien mon raisonnement.

Je reviens maintenant à la question des wagons qui sont retenus en attendant d'être déchargés. Vous prétendez que notre compagnie aurait dû avoir plus de wagons couverts pour imposer une proportion de 60-40 dans les déchargements à la tête des Lacs. Veuillez vous reporter à l'état n° 100 et vous verrez dans les chiffres qui sont au bas que le nombre moyen de wagons attendant d'être déchargés était de 1,676 et que le Pacifique-Canadien aurait dû avoir 60 p. 100 de ce chiffre, autrement dit 838 wagons supplémentaires. Or, 838 wagons couverts,

aux prix actuels, représentent 7·3 millions, sans compter la voie et tout le reste. Je dis que, du point de vue économique, ce serait un pur gaspillage et une mesure inefficace que notre compagnie refuserait d'envisager, parce que son seul et unique but serait de forcer le régisseur des transports, la Commission du blé et les élévateurs de tête de ligne à faire ce qu'ils auraient dû pouvoir faire continuellement auparavant.

D. Si c'est bien clair, je vais vous indiquer ce qu'il faut que vous disiez au sujet de la durée de stationnement de chacun de vos wagons. Si cela vous paraît très clair, je suppose que vous avez employé cet argument auprès du régisseur des transports?—R. Oui.

D. Mais vous n'avez apparemment pas réussi à le convaincre?—R. Je ne sais pas si j'ai présenté l'argument sous cette forme, mais nous avons insisté auprès de lui pour faire décharger nos wagons.

D. N'avez-vous pas fait valoir que c'était une façon très peu économique d'utiliser les wagons? Je suppose que oui.—R. Voici le texte d'un télégramme que le régisseur des transports a adressé à M. Crump, notre président, en date du 10 avril. Il y a eu tout un échange de lettres et de télégrammes que je suis tout disposé à vous communiquer; il y en a tellement que cela constituerait tout un dossier. Permettez que je revienne à la communication du 10 avril, mais nous vous citerons le texte intégral. Voici le télégramme que M. Crump avait adressé à M. R. W. Milner:

MONTRÉAL, le 10 avril 1956.

M. R. W. Milner,
267 Grain Exchange Building,
Winnipeg:

Reçu et pris note de lettre du cinq au sujet de déchargements de grain. Comme preuve de situation signale que dans mars avons eu moyenne de 1,677 wagons chargés de grain à tête des Lacs avec moyenne de déchargements de seulement 108 par jour ce qui fait moyenne de 15·5 jours de stationnement pour chaque wagon. Rapport de ce matin indique 2,638 wagons à tête des Lacs 268 déchargés hier ou 10 jours d'approvisionnement. Comprends votre difficulté vient d'utilisation restreinte de matériel existant plutôt que de manque de wagons. Sais que vous conviendrez que si quote-part de chargements doit être accrue à points d'expédition sur lignes du Pacifique-Canadien même quote-part essentielle dans déchargements aux terminus, 10 h. 30.

N. R. CRUMP.

Je ne sache pas qu'on puisse mieux préciser. Voici maintenant le télégramme que M. Crump recevait de Winnipeg le 10 avril:

WINNIPEG, MAN., le 10 avril 1956.

M. N. R. Crump,
Président, Canadian Pacific Ry Co.
Montréal.

Vous savez comme moi que wagons en mars étaient sur voie à tête des Lacs au su et avec le consentement de votre service d'exploitation. Constaterez que déchargements s'accroissent rapidement aux terminus à mesure qu'expéditions créent de la place. Espère que vous vous occuperez des autres questions mentionnées dans ma lettre et dont votre télégramme

ne fait pas mention. Notez de nouveau que jusqu'au 5 avril cette année vous avez chargé aux points de livraison ruraux quatre mille cent trente-sept wagons de plus que le réseau national et l'an dernier à même date quinze mille cent soixante-trois. Autrement dit vous avez chargé seulement une fraction de plus que cinquante pour cent et vous savez que vous devriez charger soixante.

R. W. Milner.

Permettez-moi maintenant de vous citer la réponse à ce télégramme. C'est une dépêche datée de Montréal le 11 avril et adressée à M. R. W. Milner, à Winnipeg. En voici le texte:

M. R. W. Milner,
267 Grain Exchange Building,
Winnipeg.

Votre lettre du six au sujet des chargements de grain. Comprends et apprécie inquiétude de Commission du blé pour ce qui est de la différence dans contingents qui ne se rapporte pas aux qualités de grain dont on n'a pas besoin aux terminus mais ne peux pas comprendre pourquoi des dispositions n'ont pas été prises pour accroître les déchargements de wagons du PC ce qui aurait soulagé la situation. Si nous avions chargé dix mille wagons de plus durant ces derniers mois comme le suggère votre lettre ils seraient encore chargés. Notre service d'exploitation sait assurément que wagons sont à la tête des Lacs et Vancouver mais nous ne pouvons approuver pur gaspillage de service de transport inhérent à cette situation sachant que perte de journées d'utilisation ne peut être recouvrée. En faisant comparaison avec dernières années espère que vous n'avez pas oublié que les chargements du CN ont été extrêmement bas en février 1955. Depuis six ans notre moyenne a été de 53·6 p. 100 de la totalité des chargements aux points de livraison ruraux de la Prairie et avons jamais dépassé 55·8 p. 100 par conséquent ne pouvons pas accepter chiffre de 60 p. 100 que vous mentionnez. Vos chiffres de wagons ne comprennent pas wagons étrangers.

3 heures après-midi.

N. R. CRUMP.

Le très hon. M. HOWE: Il y avait environ 500 wagons de grain de qualité inférieure que personne ne voulait prendre. Le syndicat de Saskatchewan avait chargé ces wagons et ne pouvait pas prendre le grain dans ses propres élévateurs. Aucun autre élévateur n'en voulait; personne n'en voulait. Ce grain était invendable à l'époque. Je me rappelle que les chemins de fer se plaignaient.

Le TÉMOIN: On a également reproché à notre compagnie de ne pas avoir renvoyé les wagons aux expéditeurs.

Le très hon. M. HOWE: Je le sais et c'est ce qui est injuste. Le syndicat de Saskatchewan entreposait dans ses élévateurs environ 50 p. 100 du grain qui venait de la Saskatchewan et il ne pouvait pas toujours prendre une telle quantité de grain; ses élévateurs étaient toujours encombrés jusqu'à l'ouverture de la navigation. Ordinairement il peut s'adresser au syndicat du Manitoba, par exemple, pour prendre l'excédent, mais il nous a fallu supplier les autres élévateurs pour en trouver un qui veuille prendre 500 wagons de ce grain de qualité inférieure. Il n'est pas juste de concentrer toute son attention sur une phase

particulière du transport, parce qu'elle résultait de l'encombrement du début de l'année. Vous pouvez reprocher au Pacifique-Canadien de ne pas avoir transporté le grain aussi rapidement que vous l'auriez voulu, mais à l'époque où s'est produite la situation qu'on discute en ce moment, on ne pouvait guère y remédier. Toutefois, elle s'est finalement rétablie et la Commission a eu une forte demande de grain de qualité inférieure.

Le TÉMOIN: Vous n'avez pas de motifs de reprocher au Pacifique-Canadien de ne pas avoir transporté le grain.

Le très hon. M. HOWE: Je me rappelle ce qui s'est produit en avril, quand nous ne pouvions trouver personne qui voulût prendre ce grain. C'est toute l'histoire.

Le TÉMOIN: Ce n'était pas la faute de notre compagnie.

Le très hon. M. HOWE: Non, je le reconnais.

M. Tucker:

D. Le témoin a-t-il parlé des gens qui, d'après lui, ont la direction des élévateurs de tête de ligne? A-t-il dit qui ils étaient? Vous dites que c'était la faute des gens qui dirigeaient les élévateurs de tête de ligne, notamment le Syndicat du blé de la Saskatchewan.—R. Oui.

D. Avez-vous cité les gens qui, d'après vous, ont la direction des élévateurs de tête de ligne?—R. Je ne comprends pas votre question.

D. Vous dites que c'était la faute des gens qui ont la direction des élévateurs de tête de ligne, comme, par exemple, le Syndicat du blé de Saskatchewan.—R. Pour ce qui est de la direction des élévateurs de tête de ligne, nous du chemin de fer canadien du Pacifique ne sommes pas en mesure de déterminer au juste jusqu'à quel point elle relève des exploitants des élévateurs, de la Commission du blé ou du régisseur des transports. Nous devons nous contenter de signaler ceux qui sont en faute. Vous possédez l'autorité et c'est à vous de prouver le contraire, si vous le voulez.

D. Vous avez spécifié le syndicat du blé de Saskatchewan, c'est pourquoi je me suis demandé si vous pensiez que c'était lui qui avait la haute main ou alors pourquoi le spécifier?—R. Je vous répondrai à ce sujet.

Le PRÉSIDENT: Permettez-moi de vous interrompre. Certains membres se plaignent de ne pas pouvoir entendre les questions. Je prierai donc tous ceux qui posent des questions de bien vouloir parler plus fort, ou, comme le suggère un de nos collègues, de se lever. Je sais que M. Tucker a une bonne voix et qu'on l'entendra.

M. Tucker:

D. Voici ma question:—R. Je crois la comprendre et j'ai ici un long relevé qui y répondra. Il porte sur la période du 1er mars au 16 avril et je suis prêt à prendre n'importe quelle date au hasard, disons tous les cinq jours ou tous les dix jours ou n'importe quelle date. C'est à votre choix.

D. Je vous laisse le soin de l'expliquer. Je dis simplement que je n'ai pas compris pourquoi vous dites à la page 4 de votre exposé:

> "C'est uniquement dû à ce que les gens qui dirigent le déchargement des wagons aux têtes de ligne n'ont pas su s'acquitter de leur tâche."

Et au paragraphe suivant:

"C'est la faute des gens qui ont la direction des élévateurs de tête de ligne, comme, par exemple, le Syndicat du blé de Saskatchewan."

Je me demande pourquoi vous les mentionnez tout spécialement.—R. Parce qu'ils étaient notoirement coutumiers du fait. Par exemple, le 1er mars, le Syndicat du blé de Saskatchewan avait 156 wagons du Pacifique-Canadien et en a déchargé 27. A cette date, nous avions 156 wagons à l'élévateur n° 4 et 18 à l'élévateur n° 7; là-dessus, le syndicat en a déchargé 34. Le 6 mars, nous avions 249 wagons à l'élévateur n° 4 et 47 à l'élévateur n° 7 et le syndicat en a déchargé 25 en tout.

Le 11 mars nous avions 352 wagons à l'élévateur n° 4 et 63 à l'élévateur n° 7 et le syndicat n'en a déchargé aucun. Il est possible que ç'ait été un dimanche.

Le 16 mars, nous avions 378 wagons à l'élévateur n° 4 et 80 à l'élévateur n° 7 et on en a déchargé 22 en tout. Veuillez noter comment les wagons s'accumulent.

Le 21 mars, nous avions 486 wagons à l'élévateur n° 4 et 111 à l'élévateur n° 7 et il en a été déchargé 17 en tout.

Le 26 mars, nous avions 472 wagons à l'élévateur n° 4 et 113 à l'élévateur n° 7 et il en a été déchargé 14 en tout.

M. Nicholson:

D. Avez-vous les chiffres du réseau national pour les semaines correspondantes?—R. Je regrette de ne pas avoir les chiffres du réseau national en détail. C'est un détail de son exploitation qui ne me regarde pas.

Le 31 mars, nous avions 442 wagons à l'élévateur n° 4 et 114 à l'élévateur n° 7.

M. Tucker:

D. C'était un jour férié ou un dimanche?—R. C'est possible. En réalité, le chiffre s'est maintenu pendant quatre ou cinq jours de suite.

D. A moins d'établir la comparaison avec le réseau national, cela ne prouve rien.—R. Monsieur Tucker, vous ne saisissez pas ce que je veux dire.

D. Veuillez me l'expliquer.—R. Permettez que je finisse l'énumération. Le 5 avril, nous avions 406 wagons à l'élévateur n° 4 et 126 à l'élévateur n° 7 et le syndicat en a déchargé 7 en tout.

Le 10 avril, nous avions 450 wagons à l'élévateur n° 4 et 110 à l'élévateur n° 7 et il en a été déchargé 80 en tout. Nous arrivons maintenant à l'ouverture de la navigation et les déchargements s'accroissent. Le 16 avril,—je pars du 16, parce que le 15 était un dimanche,—qui est le dernier jour dont j'ai le relevé, nous avions 218 wagons à l'élévateur n° 4 et 76 à l'élévateur n° 7 et il en a été déchargé 99 en tout.

Ce n'est pas tout. En plus du grain retenu à la tête des Lacs, nous en avions aussi à nos terminus d'Ignace et de Kenora par suite de l'encombrement. Le 22 mars, nous avions un total de 62 wagons à ces deux terminus, tout à l'adresse du syndicat de Saskatchewan. Le 27 mars, nous avions . . .

M. Nicholson: Monsieur le président, je comprends qu'il essaie de prouver que le Syndicat du blé de Saskatchewan ne s'est pas montré juste envers le Pacifique-Canadien, mais à moins d'avoir le nombre des wagons du réseau national durant la même période, on ne peut tirer aucune conclusion.

Le PRÉSIDENT: Il achève de citer les chiffres.

M. NICHOLSON: Mais il ne possède pas ceux du réseau national.

Le PRÉSIDENT: Nous permettrons au témoin de finir son énumération.

Le TÉMOIN: Le 27 mars, nous avions 304 wagons à Ignace et à Kenora, dont 233 pour le syndicat de Saskatchewan. Le 31 mars, nous en avions 378, dont 331 pour le syndicat et le 5 avril, 417, dont 365 pour le syndicat en question.

Telle est ma réponse à la question demandant pourquoi on a mentionné spécialement le Syndicat du blé de Saskatchewan dans l'exposé.

Le très hon. M. HOWE: Vous n'essayez pas de prouver que le syndicat a désavantagé le Pacifique-Canadien, mais bien que les élévateurs étaient pleins et que, par conséquent, on ne pouvait pas prendre le grain qui était dans vos wagons?

Le TÉMOIN: Mais, en ce qui nous concerne, le syndicat était en faute.

Le PRÉSIDENT: Est-ce que cela répond à votre question, monsieur Tucker?

M. TUCKER: Non, je ne comprends pas.

M. Tucker:

D. Vous dites: "Les cultivateurs des régions desservies par le Pacifique-Canadien n'ont pas effectué leur quote-part d'expéditions par rapport à la quantité de grain qu'ils possédaient. Ce n'est pas la faute du chemin de fer; c'est la faute des gens qui ont la direction des élévateurs, comme, par exemple, le Syndicat du blé de Saskatchewan."—R. Oui.

D. J'en déduis que le Syndicat de Saskatchewan déchargeait les wagons du réseau national proportionnellement plus vite que les vôtres. Je suppose que c'est ce que vous voulez dire?—R. Je ne sais pas s'il les déchargeait plus vite. Cela doit être évidemment la conclusion logique. Si vous me dites (car je ne le sais pas) que les élévateurs ruraux du syndicat de Saskatchewan qui sont sur les lignes du réseau national ont des contingents plus élevés que ceux qui se trouvent sur les lignes du Pacifique-Canadien, alors pourquoi n'a-t-il pas agi comme il était en droit de le faire? Il aurait pu ordonner à ses agents d'élévateurs qui sont sur les lignes du Pacifique-Canadien d'expédier du grain et à ceux qui sont sur les lignes du réseau national de suspendre leurs expéditions de façon à rétablir l'équilibre, sous réserve, bien entendu, des qualités demandées, comme l'a expliqué le ministre.

M. Diefenbaker:

D. Monsieur le président, j'aurai quelques questions à poser pour faire suite à celles de M. Tucker. Au dernier paragraphe de la page 4, vous dites:

> "Il est, semble-t-il, indubitable que les cultivateurs des régions desservies par le Pacifique-Canadien n'ont pas effectué leur quote-part d'expéditions par rapport à la quantité de grain qu'ils possédaient. Ce n'est pas la faute du chemin de fer; c'est la faute des gens qui ont la direction des élévateurs de tête de ligne, comme, par exemple, le Syndicat du blé de Saskatchewan."

Or, y avait-il d'autres élévateurs de tête de ligne qui étaient dans la même situation que le syndicat de Saskatchewan à cet égard?—R. Je crois pouvoir dire, monsieur Diefenbaker, que le cas du Syndicat de Saskatchewan était notoire. Je n'ai pas examiné les autres.

D. Quels sont les chiffres des autres élévateurs pour les dates correspondantes. Il me semble que vous avez été un peu loin dans votre exposé...—R. Non, je n'en veux à personne en particulier; j'essaie d'exposer les faits.

D. Vous dites: "C'est la faute des gens qui ont la direction des élévateurs de tête de ligne, comme, par exemple, le Syndicat du blé de Saskatchewan . . ." —R. Fort bien. Le 1er mars, notre chemin de fer avait en stationnement sur ses voies 888 wagons de grain à décharger, dont 867 avaient été transportés par nous et 21 qui nous avaient été remis par le réseau national pour les placer. De ces 888 wagons, il y en avait 28 pour Ogilvy, 150 pour les élévateurs de Westland, 3 pour Fort-William (F), 9 pour l'élévateur de Hallett et Gary, 6 pour Empire (*Canadian Consolidated Grain Company*), 14 pour *McCabe Brothers*, 19 pour *National Grain*, 76 pour le syndicat n° 1 du Manitoba, 156 pour l'élévateur n° 4 du syndicat de Saskatchewan,—le pool "A" et le pool "B" ne sont pas indiqués séparément,—18 pour l'élévateur n° 7 du syndicat de Saskatchewan, 20 pour Northwestern, 39 pour l'élévateur de Stewart, 6 pour le pool n° 9 du Manitoba, 2 pour les terminus de la tête des Lacs, 22 pour Patterson, 16 pour Eastern, 10 pour Superior, 5 pour Thunder-Bay, 25 pour l'élévateur n° 5 du Syndicat de Saskatchewan, 14 pour l'élévateur n° 3 du syndicat du Manitoba, 79 pour *United Grain Growers*, 16 pour Searle Grain, 5 pour *Canada Malting*, 37 pour l'élévateur n° 6 du syndicat du Manitoba et 113 autres wagons qui n'avaient pas été changés de voie ou classés à ce moment-là. Cela fait un total de 888 wagons. Si vous voulez les chiffres pour quelque autre date, je peux vous fournir le renseignement.

D. Que signifient ces chiffres par rapport à cette accusation générale de partialité? Je ne peux pas comprendre pourquoi vous ne vous êtes pas contenté de conclure dans votre exposé: "C'est la faute des gens qui ont la direction des élévateurs ruraux." Pourquoi spécifier le Syndicat du blé de Saskatchewan?—R. Je répète encore une fois, monsieur Diefenbaker, que c'est parce qu'il était le plus coutumier du fait, beaucoup plus que n'importe quel autre élévateur ou n'importe quelle autre compagnie. Je vois ici dans le relevé du 31 mars que sur un total de 2,189 wagons du Pacifique-Canadien retenus, il y en avait 442 rien que pour l'élévateur n° 4 du syndicat de Saskatchewan. Je tiens à faire bien comprendre que je ne me plains pas qu'il ait été fait une distinction quelconque entre les deux chemins de fer au point de vue de la durée d'attente.

D. Vous n'accusez personne de vous avoir désavantagé?—R. Je ne me plains pas qu'on ait fait une distinction entre les deux chemins de fer au point de vue de la durée d'attente.

D. Cela diffère de ce que vous dites dans votre exposé. Votre exposé laisse croire que le Syndicat du blé de Saskatchewan a désavantagé le Pacifique-Canadien et est largement responsable de ce qui s'est produit. Vous prétendez que ce n'est pas ce que vous vouliez dire?—R. Ce n'est pas ce que je dis. Je dis que de tous ceux qui ont la direction des élévateurs de tête de ligne à la tête des Lacs, le Syndicat du blé de Saskatchewan s'est particulièrement fait remarquer par le nombre de wagons qu'il a retenus à quelque date que ce soit. Il les a effectivement retenus.

D. Voici les chiffres que j'ai. En Saskatchewan, par exemple, il y a 532 points de livraison sur le réseau du Pacifique-Canadien, 544 sur le réseau national et 28 points de livraison communs aux deux.—R. Oui.

D. Quels motifs le syndicat de Saskatchewan aurait-il de retenir le blé là plus longtemps que les autres élévateurs? Dans votre exposé, vous créez l'impression qu'il y a eu du favoritisme à cet égard et je vous demande pourquoi le

syndicat agirait ainsi.—R. Monsieur Diefenbaker, permettez-moi de préciser. Je ne me plains pas que le Syndicat du blé de Saskatchewan ait retenu nos wagons plus longtemps que ceux du réseau national. Je n'en sais rien. Il est possible qu'il les ait gardés deux fois plus longtemps; je l'ignore, mais s'il voulait égaliser les chances d'écoulement des élévateurs ruraux, à supposer que les expéditions de leurs élévateurs sur les lignes du Pacifique-Canadien fussent inférieures à celles de leurs élévateurs desservis par le réseau national, il était en mesure (subordonnément à la question de qualité, mentionnée par le ministre) de rétablir l'équilibre en déchargeant un plus grand nombre de wagons du Pacifique-Canadien et un moins grand nombre de wagons du réseau national.

D. Ce qui revient à dire, étant donné la réserve que vous aviez commencé de faire, que votre raisonnement aurait sa raison d'être à condition qu'il y eût sur le réseau du Pacifique-Canadien plus de blé des qualités dont on avait besoin dans le moment?—R. Pardon?

D. Votre raisonnement serait valable à condition que les qualités de blé sur les lignes du Pacifique-Canadien et aux têtes de ligne fussent celles dont on avait besoin?—R. Tout cela dépend des qualités. Veuillez me laisser poursuivre. Je ne connais rien en fait de qualités. Je ne prétends pas savoir ce qui constitue telle ou telle qualité de blé; après tout, cela regarde la Commission du blé et les compagnies d'élévateurs. Nous nous occupons de transport. Toutefois, je vous dirai que les deux réseaux chevauchent l'un sur l'autre en Saskatchewan, et bien que cela puisse être le cas, il serait surprenant qu'il y ait une énorme différence de qualité entre le grain des terres desservies par le Pacifique-Canadien et celui des terres desservies par le réseau national.

D. En tout cas, la généralisation que vous faites dans votre exposé est subordonnée à la question de savoir s'il y avait ou non sur les lignes du Pacifique-Canadien les qualités de grain que la Commission du blé avait besoin de faire transporter ou qui étaient requises pour l'exportation?—R. Pas dans le moment.

D. En n'importe quel temps?—R. Sur toute la durée de la période, oui.

D. C'est exact?—R. Parce que, voyez-vous...

D. Est-ce exact?—R. Je veux me faire bien comprendre.

D. Est-ce exact?—R. De la façon dont vous présentez la chose, je crois que c'est exact pour l'ensemble de la période, parce qu'on revient encore une fois à la question des deux "lacs". Si la question des qualités entrait en ligne de compte et que la Commission du blé fût obligée, à un moment donné, de prendre plus de 45 p. 100 du contenu du "lac" du réseau national, ce qui abaisserait naturellement son niveau par rapport à l'autre on s'attendrait certainement à ce qu'elle ait, plus tard dans l'année, l'occasion de prendre plus de 55 p. 100 du contenu du "lac" du Pacifique-Canadien, afin d'égaliser les niveaux.

D. Laissez-moi vous citer un exemple spécifique. M. Argue a dit que je m'étais vivement plaint du manque de wagons entre Nipawin et Meath-Park, ce qui est vrai. C'est bien sur le réseau du Pacifique-Canadien?—R. Oui.

D. Les cultivateurs de la région ont un bas contingent. Lorsque je m'en suis plaint, on m'a répondu que la qualité du blé qu'on avait récolté là au cours de la dernière campagne n'était pas de celles dont la Commission avait besoin immédiatement et que c'était pour cela que le contingent était si bas. Acceptez-vous cette explication?—R. Je regrette, mais je ne sais pas de quelle qualité on avait besoin là-bas. C'est une question d'écoulement.

D. La question de savoir si le contingent va être élevé dans telle ou telle région en particulier dépend nécessairement des conditions d'écoulement, n'est-ce pas?—R. Les conditions d'écoulement entrent sûrement en ligne de compte suivant l'année.

D. Autrement dit, ce que le cultivateur veut savoir, ce n'est pas ce qui s'est passé auparavant, mais bien ce qu'il peut espérer, par exemple, comme dans le cas des régions de Meath-Park et de Nipawin que j'ai mentionné. Il en est de même dans bien des endroits de la Saskatchewan: peut-on espérer un relèvement d'ici la fin de la campagne le 30 de ce mois afin d'égaliser convenablement les contingents?—R. En premier lieu, il y a une chose qu'il faut que je sache: la Commission du blé veut-elle faire expédier le blé de cette région maintenant?

D. C'est justement là le hic. Tout le monde tourne dans un cercle. Vous dites: qu'est-ce que la Commission veut faire? Vous vous êtes déchargé de votre responsabilité sur le syndicat à qui vous reprochez de ne pas avoir fait ce qu'il devait faire et maintenant vous dites que cela dépend de ce que la Commission du blé entend faire.—R. Permettez-moi de vous dire que vous traitez en ce moment de l'écoulement du grain. Je ne suis pas au courant du sujet et je ne prétends pas connaître la solution du problème. Je ne la connais pas et je ne prétends pas la connaître. Je ne peux pas vous dire si ce sont les compagnies d'élévateurs ou la Commission du blé qui décident quelle sorte de grain on doit transporter à tel endroit à telle date. Je n'en sais rien. C'est hors de ma compétence.

D. Alors votre conclusion à la page 4 est subordonnée au manque de connaissance que vous venez de mentionner. Cette conclusion dans le dernier paragraphe de la page 4 est sujette à la même réserve?—R. Vous me permettrez de vous dire, monsieur Diefenbaker, que vous amplifiez le sujet. Nous avons commencé par parler d'une situation particulière qui existait à tel endroit à telle époque et il est maintenant question de l'ensemble de la récolte dans tout l'Ouest canadien. Je ne peux pas me rendre à votre demande.

D. Est-ce que vous faites la même réserve?—R. Je ne peux pas me rendre à votre demande.

D. Vous ne pouvez pas le dire, vous ne pouvez pas laisser espérer aux cultivateurs des régions comme celles que j'ai mentionnées que leur contingent sera assez bien égalisé avant la fin du mois? Fournirez-vous les wagons dont on aura besoin?—R. Nous ferons tout notre possible, vous pouvez en être sûr; mais je vous prierai de bien vouloir noter la déclaration qu'a faite M. Milner et que j'ai citée, il y a un instant.

D. Voici ce que j'essaie de savoir: pourquoi les cultivateurs n'ont-ils pas à peu près le même contingent? Sont-ce les exigences de la Commission du blé qui déterminent le nombre de wagons que vous attribuez?—R. Quand vous parlez de l'attribution et de la répartition des wagons, vous abordez le deuxième aspect de la question, et, comme je l'ai dit au début, je parle du premier aspect. M. Samwell, qui est ici, traitera du deuxième aspect, car il est mieux au courant des détails.

D. C'est lui l'expert. Quant à vous, vous ne pouvez rien nous dire au sujet de l'attribution des wagons?—R. Pas aussi bien que lui.

D. Ne pouvez-vous pas nous dire comment on la détermine?—R. Il peut vous le dire mieux que moi.

Le PRÉSIDENT: Pouvons-nous tirer cette question au clair?

M. DIEFENBAKER: J'aurai une autre question à poser.

M. Diefenbaker:

D. Ne pensez-vous pas que le Syndicat du blé de Saskatchewan tient autant que n'importe quel autre vendeur à se débarrasser de son blé?—R. Je ne le sais pas; je regrette, mais je n'ai aucun moyen de le contrôler.

D. Voyez-vous quelque raison pour qu'il ne désire pas s'en débarrasser et vous mettre dans la posture dans laquelle vous prétendez qu'il vous a placé?—R. Tout ce que je peux penser, c'est que nous nous sommes ainsi trouvés à fournir l'entreposage gratuit d'une assez grande quantité de blé.

D. Comment cela?—R. Le Pacifique-Canadien s'est trouvé à lui fournir l'entreposage gratuit d'une assez grande quantité de blé.

D. Et les autres élévateurs de tête de ligne ne vous ont pas placé dans la même position?—R. Pas dans la même mesure, loin de là.

D. Qu'entendez-vous par la même mesure? Dans quelle proportion le syndicat a-t-il dépassé la moyenne des autres compagnies?—R. Je ne peux que parcourir les chiffres, monsieur Diefenbaker.

D. Je le comprends.—R. Je vois qu'au 31 mars, nous avons...

D. Pouvez-vous nous citer le total du mois?—R. Non, ces chiffres sont les chiffres quotidiens, monsieur Diefenbaker. Le 31 mars, sur 2,189 wagons, il y en avait 556, soit un peu plus du quart, pour le Syndicat du blé de Saskatchewan.

D. Quel était le total?—R. 2,189, dont 556 pour le Syndicat du blé de Saskatchewan.

M. Nicholson:

D. Et la capacité de ses élévateurs représentait quelle proportion?—R. Je regrette de ne pouvoir vous le dire.

M. Diefenbaker:

D. J'attends que le témoin ait fini son calcul. J'aurai une seule autre question à lui poser.—R. A peu près le quart. Prenez le 20 mars, par exemple, sur 2,008 wagons, il y en avait 569 pour le Syndicat de Saskatchewan. Cela n'est qu'à Fort-William et ne comprend pas les wagons dont je vous ai parlé auparavant et qui attendaient à Ignace et à Kenora.

D. Il s'agit simplement de Fort-William?—R. Oui, mais il ne faut pas oublier les autres, car ils sont là.

D. Peut-être pourrons-nous en finir avec cette question.

> "...Malgré les recommandations incessantes de notre compagnie en vue de leur faire comprendre la nécessité de hâter le déchargement de ses wagons, ils n'ont rien fait."

Avez-vous limité vos avertissements au syndicat?—R. Non, je ne le pense pas.

D. Quelles compagnies d'élévateurs avez-vous averties?—R. C'est une question qui vise les élévateurs de Fort-William et c'est un détail qui serait réglé là-bas. Je ne m'en occuperais pas directement, bien entendu; ce serait l'affaire de M. Wood ou d'un de ses employés. M. Wood est ici aujourd'hui; je lui demanderai de vous répondre. Voulez-vous répéter la question?

D. J'attendrai qu'il rende témoignage.

Le PRÉSIDENT: Il peut répondre dès maintenant. Avez-vous saisi la question?

M. T. WOOD (*surintendant général de la région du Manitoba, Winnipeg*): Monsieur le président, à cette époque, vers la fin de mars, pendant que j'étais à Fort-William, j'ai fait moi-même le tour des élévateurs de tête de ligne de Fort-William en compagnie du surintendant. Nous avons rendu visite aux élévateurs du syndicat de Saskatchewan, du syndicat du Manitoba, de la *Federal*, des *United Grain Growers* et à un autre,—je crois que c'était celui de la Lakehead—leur demandant ce qu'ils pourraient faire pour faciliter le déchargement des wagons que nous avions là à l'époque et qui étaient au nombre d'environ 2,000 à 2,200.

M. DIEFENBAKER: Est-ce que toutes les compagnies que vous avez mentionnées étaient en faute sous ce rapport?

M. WOOD: Elles avaient toutes beaucoup de wagons.

M. DIEFENBAKER: De sorte que le syndicat, en ce qui vous concerne, était dans la même position que les autres, puisque vous êtes allé voir les cinq compagnies pour tâcher d'améliorer les choses.

M. WOOD: Sauf que le syndicat avait un bien plus grand nombre de wagons que les autres.

M. DIEFENBAKER: Mais le syndicat manipule aussi beaucoup plus de blé, n'est-il pas vrai?

M. WOOD: Oui.

M. DIEFENBAKER: Mais proportionnellement à la quantité que manipulent les autres compagnies?

M. WOOD: Je ne l'entends pas de cette façon, mais je crois néanmoins que le syndicat...

M. DIEFENBAKER: Avez-vous le relevé?

M. WOOD: Non, mais je peux me le procurer.

M. DIEFENBAKER: Avez-vous dit au représentant du syndicat du blé que ce dernier était pire que les autres, que les U.G.G., la Federal, etc.?

M. WOOD: Nous avons dit au syndicat du blé de Saskatchewan que s'il ne pouvait pas accroître sa proportion de déchargements, il nous faudrait exercer notre prérogative et emmener les wagons aux élévateurs qui pourraient s'en charger.

M. DIEFENBAKER: Quand lui avez-vous donné cet avertissement?

M. WOOD: Probablement durant la deuxième semaine d'avril.

M. DIEFENBAKER: Avez-vous donné cet avertissement aux autres compagnies?

M. WOOD: Ce n'était pas nécessaire.

M. DIEFENBAKER: Ce n'est pas ce que je vous ai demandé. Avez-vous donné l'avertissement à quelqu'une des autres compagnies?

M. WOOD: Non.

M. DIEFENBAKER: Le syndicat a-t-il amélioré la situation à la suite des avertissements que vous prétendez lui avoir donnés?

M. WOOD: Une fois la navigation ouverte, il a accru ses expéditions, mais nous avons détourné un grand nombre de ses wagons.

M. DIEFENBAKER: Est-ce que la situation s'est améliorée à la suite de l'avertissement et votre menace de sévir?

M. WOOD: Elle s'est améliorée parce que d'autres compagnies d'élévateurs sont intervenues et ont prêté leur aide.

M. Studer:

D. Monsieur le président, pour faire suite à ce qu'on vient de dire au sujet des syndicats de vente du blé en commun, il me semble que si nous comparions le nombre total des wagons que les autres compagnies n'ont pas déchargés et celui des wagons non déchargés du syndicat du blé, on verrait qu'il n'y a peut-être pas une grande différence dans la proportion de grain entre les deux; autrement dit, si nous comparions le syndicat à une compagnie en particulier, il pourrait y avoir une grande différence, mais si l'on prenait l'ensemble du grain manipulé dans l'Ouest, d'une part, par le syndicat et, d'autre part, par les compagnies, la différence ne serait peut-être pas très grande, ce qui pourrait vouloir dire que les syndicats, d'après la quantité de grain manutentionnée, n'ont pas d'aussi grands élévateurs que les compagnies. Est-ce ainsi que vous l'entendez?—R. Monsieur Studer, pour ce qui est de la manutention du blé dans les élévateurs ruraux de l'Ouest, je ne saurais vous le dire; quant aux élévateurs de tête de ligne, le déchargement a été plus lent et les wagons ont été retenus, en moyenne, plus longtemps aux élévateurs du syndicat qu'à tous les autres.

D. C'est ce que vous prétendez?—R. Oui, c'est ce que je prétends.

D. Eh bien, dans l'ensemble, je trouve que si l'on avait plus de wagons, on pourrait charger plus de grain sur les deux réseaux, malgré la différence de 2 p. 100 dans les déchargements, et que si l'on déchargeait un plus grand nombre de wagons plus rapidement, les élévateurs se rempliraient plus vite et que si nous avions plus de bateaux qui arriveraient plus tôt, on pourrait expédier le grain plus vite et ainsi de suite. Voici à quoi je veux en venir: à supposer qu'on eût eu les wagons, est-ce que cela aurait fait une très grande différence dans les livraisons effectuées par les cultivateurs de l'Ouest au cours de l'année passée?—R. Les livraisons de grain des cultivateurs de l'Ouest au cours de l'année passée n'ont pas été restreintes par le manque de wagons sur les lignes du Pacifique-Canadien mais bien par les déchargements aux élévateurs de tête de ligne.

D. Je voudrais aussi parler de la péréquation des contingents de livraison, si vous voulez l'appeler ainsi. M. Diefenbaker a dit que dans votre district de Nipawin, la situation était peut-être due en partie à ce que la Commission du blé ne pouvait pas trouver là les qualités de grain qu'elle désirait ou qu'elle pouvait écouler dans le moment. Monsieur le président, le fait est particulièrement notoire dans le sud-ouest de la Saskatchewan où je fais la culture. Là-bas les gens considèrent qu'on les a oubliés, si je peux dire, et leur situation est telle que je me vois obligé de signaler au Comité que cette région n'a pas été desservie aussi bien que d'autres, que ce soit faute des qualités voulues, ou parce qu'elle est la plus éloignée de Churchill, de Fort-William, de Vancouver ou d'ailleurs ou pour n'importe quelle autre raison. Je voudrais en connaître le motif. Si vous regardez la carte du syndicat du blé à la date du 7 juillet, vous verrez qu'il y avait alors dans le sud-ouest de la Saskatchewan 78 points de livraison dont le contingent était de 4 boisseaux, avec quelques points de livraison secondaires. A plusieurs endroits le contingent a été relevé depuis à 5 boisseaux, mais pas plus tard que vendredi dernier j'étais encore incapable dans le sud-ouest de livrer du grain à même mon contingent de 4 boisseaux à Neville, qui est mon point de livraison, bien que le contingent à cet endroit ait été relevé à 5 boisseaux. M. Diefenbaker

a fait remarquer que quelqu'un serait peut-être en mesure de fournir des précisions, mais ce qui m'intéresse, c'est de savoir pourquoi une grande région comme celle-là est tellement en arrière des autres au point de vue des livraisons. Vous reconnaîtrez qu'elle est en grande partie ou presque entièrement desservie par les lignes du Pacifique-Canadien. Comme je l'ai déjà dit, il y avait encore environ 45,000 boisseaux à prendre à Neville avant d'avoir épuisé le contingent de 4 boisseaux et quand on a relevé le contingent à 5 boisseaux avant d'avoir épuisé celui de 4 boisseaux, cela a créé des embarras, comme on peut bien le penser, car tout le monde tient à livrer son grain, même ceux qui ont livré 4 ou 5 boisseaux. Si les commandes que la Commission du blé a transmises aux compagnies d'élévateurs sont entre les mains des agents,—et je crois comprendre qu'elles le sont dans une grande partie de la région,—pour qu'ils prennent livraison de ces contingents, nous avons pensé que vous ou l'un de vos représentants pourriez nous renseigner quant à la possibilité de prendre livraison de ce blé afin d'élever le contingent à un niveau au moins comparable à celui des autres parties de la Saskatchewan.—R. Je vous demanderai de bien vouloir réserver votre question, monsieur Studer, jusqu'à ce que M. Samwell arrive. Cela fait partie des détails du service. Il se trouve justement là-bas, à Moose-Jaw. C'est à sa porte, pour ainsi dire, et je suis sûr qu'il peut vous répondre.

M. SINCLAIR: Il doit témoigner à propos d'un autre sujet et, si cela vous convient, monsieur le député, il pourra traiter de la question par la même occasion.

M. Harkness:

D. Monsieur Emerson, je voudrais savoir la proportion de grain de l'Ouest que le chemin de fer canadien du Pacifique a transportée depuis dix ans ou durant une période assez prolongée antérieurement à l'an dernier. Vous avez mentionné le chiffre de 53 p. 100 à propos de vos déchargements. Est-ce que cela représente la proportion de grain que votre chemin de fer a transportée au cours de la période en question, quel que soit le nombre d'années?—R. Je peut vous citer les chiffres des chargements sur les deux réseaux pour chaque année à partir de 1921, mais je n'ai pas essayé d'établir les proportions. Une moyenne ne signifierait rien; je veux dire qu'il faudrait une moyenne pondérée plutôt qu'une moyenne ordinaire. J'ai ici le nombre de charges de wagons, ce qui n'est pas tout à fait la même chose,—je dis bien "tout à fait",—que le nombre de boisseaux, car, au cours des dernières années en tout cas, ce que nous appelons le rendement, c'est-à-dire le nombre de boisseaux que contient chacun de nos wagons, que le rendement, dis-je de nos wagons a été, en moyenne, plus élevé, que celui des wagons du réseau national.

D. Autrement dit, la charge est un peu plus forte?—R. Oui, légèrement. C'est une chose dont il faut tenir compte, quand on veut calculer avec précision.

D. Ce que je veux en réalité, c'est la proportion comme celle de 53 p. 100 dont vous vous êtes servi. S'agissait-il des 5 années ou des 10 années antérieures à l'an passé ou de quelle période au juste?—R. Je vais vous citer encore une fois les chiffres, mais, cette fois, je les énumérerai dans le sens contraire. Le relevé commence par la campagne terminée le 31 juillet 1950: 1950, 54·2 p. 100; 1951, 52·6 p. 100, 1952, 52 p. 100; 1953, 51·7 p. 100; 1954, 54·8 p. 100; 1955, 55·8 p. 100 La moyenne de ces six années s'établit à 53·5 p. 100.

D. Maintenant, quel est le dernier chiffre que vous avez pour la présente campagne à venir jusqu'à la fin de juin?—R. 52·0 p. 100.

D. Il vous manque donc environ $1\frac{1}{2}$ p. 100 pour atteindre votre moyenne générale de chargements ou de déchargements?—R. Oui, c'est exact, mais, par contre, les contingents du réseau national sont d'autant plus élevés et la différence s'accentue au fur et à mesure qu'avance la campagne.

D. Autrement dit, pour que les cultivateurs qui se trouvent sur vos lignes aient le même contingent ou plus exactement aient délivré autant de plus par acre que ceux qui sont sur les lignes du réseau national, il vous faudrait aujourd'hui une augmentation d'environ 3 p. 100.—R. Non, je ne dirais pas cela. En réalité, je suis incapable de vous répondre, parce que cela dépend réellement de deux choses: de la quantité de grain qui restait chez les cultivateurs et dans les élévateurs ruraux qui sont sur les lignes de notre réseau, comparativement à ce qui restait sur les lignes du réseau national, à la fin de la dernière campagne et, en outre du nombre de boisseaux ou de la quantité de grain, si vous voulez, récolté ou à vendre durant la présente campagne sur les lignes de notre réseau, d'une part et sur celles du réseau national, d'autre part. Quant à savoir si cela représente 53·6 p. 100 ou non, je n'en sais rien. D'après les chiffres que je vous ai cités dans la mesure où les chargements peuvent indiquer le chiffre de la production globale,—il peut y avoir un report d'une année à l'autre, mais à la longue, cela finit par s'égaliser,—vous verrez que les chargements ont varié entre 51·7 et 55·8 p. 100.

D. En tout cas, pour égaliser ces contingents, toute considération de qualité et le reste mise à part pour le moment, il faudrait accroître les déchargements qu'on vous alloue d'un peu plus de 3 p. 100?—R. 3 p. 100 de quoi, monsieur Harkness?

D. Il vous faudrait relever votre quote-part de 52 à 55 ou 56 p. 100.

Le très hon. M. HOWE: C'est le cumul de plusieurs mois. Cela ferait beaucoup plus.

M. Harkness:

D. C'est ce que je dis: il faudrait accroître votre quote-part.—R. Il faudrait relever la part cumulative des déchargements jusqu'à la date voulue proportionnellement à la quantité de grain que notre réseau est censé transporter.

D. Combien de wagons cela représenterait-il?—R. Je regrette de ne pouvoir vous le dire; je n'ai pas de données à ce sujet et c'est hors de ma compétence.

D. En vous basant sur cette quote-part de 52 p. 100 pour les déchargements de cette année, combien de wagons cela représenterait-il?—R. Je regrette de ne pouvoir vous le dire. Je ne pourrais faire que des conjectures et je ne veux pas en faire.

D. Je pensais que vous seriez capable de la calculer de très près.—R. D'abord, il faudrait que je sache quelle est la proportion de la récolte de l'Ouest que notre réseau doit transporter, disons durant la campagne.

D. Je crois que nous parlons d'un point de vue différent. Je cherche à savoir combien de milliers de wagons il vous faudrait pour amener ces bas contingents sur le Pacifique-Canadien au même niveau que les autres.—R. Je comprends ce que vous voulez dire et je tâche de vous aider autant que possible, mais c'est assez difficile. Permettez-moi de vous citer ceci, qui vous aidera peut-être; j'ai les chiffres ici, mais on a besoin de les additionner. Je pourrais peut-être faire faire le calcul par un membre de mon personnel et, en attendant, passer à un autre sujet.

D. En tout cas, vous prétendez, si je comprends bien, que pour permettre aux cultivateurs desservis par votre réseau d'avoir les mêmes contingents que les autres,—je ne dis pas maintenant, mais en temps ordinaire,—vous avez besoin d'au moins 53·6 p. 100 de la totalité des déchargements?—R. Si...

D. Autrement dit, 53·6 ou 54 p. 100 du grain qui se récolte à proximité des points d'expédition du Pacifique-Canadien?—R. Les renseignements que je possède me portent à croire que c'est à peu près la proportion.

D. Et d'après vous, si vous aviez la même proportion des déchargements, vous pourriez, du seul point de vue du transport, prendre assez de grain pour égaliser les quotients en question?—R. Absolument, nous n'aurions aucune difficulté à faire notre part.

D. En d'autres termes, le point important, d'après vous, c'est la façon dont ces wagons sont déchargés?—R. Parfaitement.

D. De qui relève le déchargement des wagons? Autrement dit, qui ordonne de décharger tel ou tel wagon?—R. Aux différents élévateurs?

D. Oui.—R. C'est là encore un détail de manutention aux terminus; aussi je demanderai à M. Wood, du district du Manitoba, qui, comme je vous l'ai dit, a été surintendant à Fort-William, de vous répondre.

M. WOOD: Monsieur le président, monsieur Harkness, voici comment on procède aux terminus de la tête des Lacs. A leur arrivée à la tête des Lacs, ces wagons ou ces trains de grain sont triés d'après les bordereaux d'expédition à l'adresse des élévateurs où ils doivent être déchargés. Nous les aiguillons sur la cour de triage et de là on les emmène à l'élévateur. Après cela, ils sont repérés aux élévateurs et déchargés, à l'exception de ceux contenant certaines qualités de grain que l'élévateur ne veut pas entreposer; ces derniers restent à côté des tuyaux de déchargement et nous devons les déplacer de nouveau.

M. HARKNESS: Vous devez les enlever?

M. WOOD: Nous les emportons et nous les garons, puis nous les ramenons de nouveau. Le déchargement proprement dit dépend des élévateurs.

M. HARKNESS: C'est la compagnie d'élévateur qui donne l'ordre de décharger?

M. WOOD: On place les wagons là; ils en prennent possession et les déchargent suivant ce qu'il leur faut dans le moment...

Le TÉMOIN: Permettez-moi de vous interrompre, monsieur Wood. M. Harkness désire savoir, je crois, qui fixe le nombre de wagons ou quels wagons doivent aller dans l'élévateur. Par exemple, un élévateur a plusieurs wagons sur la voie, les uns du Pacifique-Canadien, les autres du réseau national. Qui décide combien de wagons de chaque chemin de fer ou des deux doivent aller dans l'élévateur en question? Est-ce bien cela?

M. HARKNESS: Oui.

M. WOOD: C'est à l'élévateur à le dire. Une fois que les wagons sont repérés, on les place sur les voies de l'élévateur avant qu'ils soient déchargés et l'élévateur choisit ceux qu'il veut décharger.

M. HARKNESS: A part des compagnies d'élévateurs, personne ne vous dit quels wagons vous devez placer là?

M. WOOD: Non.

M. HARKNESS: Autrement dit, vous ne recevez pas d'ordres du régisseur des transports ni de la Commission du blé?

M. WOOD: Dès que les wagons arrivent à Fort-William, on les place généralement aux élévateurs auxquels ils sont adressés.

M. HARKNESS: Ensuite, c'est à la compagnie de l'élévateur à dire quand ils seront déchargés?

M. WOOD: Oui.

M. TUCKER: A ce propos, le dernier témoin a dit que certains wagons étaient détournés, parce que le syndicat ne voulait pas les décharger. Qui en donne l'ordre?

Le TÉMOIN: Je crois que c'est M. Wood qui a parlé de wagons qu'on détournait. Peut-être voudra-t-il vous l'expliquer.

M. WOOD: Lorsqu'il y a une accumulation de wagons comme cela arrive dans le cas du syndicat, afin de pouvoir faire décharger nos wagons et les ramener aux champs de culture, nous allons trouver l'élévateur en cause et nous lui disons: "Si vous ne pouvez pas accélérer vos déchargements, nous enverrons votre wagon à un autre élévateur." Nous lui demandons s'il a une préférence pour tel ou tel élévateur et s'il répond que non, nous plaçons les wagons aux élévateurs qui peuvent les prendre.

M. HARKNESS: Le chemin de fer peut-il faire cela sans l'assentiment du destinataire?

Le TÉMOIN: M. Sinclair pourra vous le dire, je crois.

M. SINCLAIR: La plupart du grain qui va aux têtes de ligne est transporté en vertu d'une lettre de voiture de grain en vrac qui contient ce qu'on appelle la clause 8, laquelle permet le détournement au gré de la compagnie de chemin de fer. Par exemple, si du grain est adressé au syndicat de Saskatchewan et que le syndicat du Manitoba ait de la place et veuille bien le prendre, le chemin de fer peut le diriger vers l'élévateur de ce dernier syndicat, en vertu de ce contrat. Bien entendu, la difficulté consiste à trouver une autre compagnie d'élévateur qui veuille le prendre. Comme l'a dit le ministre quand il était ici, il est arrivé qu'on ait eu du grain dont personne ne voulait; le cas échéant, il est inutile de le changer de destination lorsque le syndicat ne veut pas en prendre livraison; autrement si vous le mettez sur ses voies, il le roulera tout simplement de l'autre côté du tuyau de déchargement.

M. Smith (Battle-River-Camrose):

D. Monsieur le président, j'aurai plusieurs questions à poser. Au sujet de la répartition des wagons, dois-je comprendre, monsieur Emerson, que, d'après vous, le fait que vous n'avez pas réussi à transporter autant de grain de l'Ouest cette année n'est pas imputable à votre compagnie, mais qu'il est dû à des causes extérieures?—R. Monsieur Smith, les cheveux me dressent quand vous dites que nous n'avons pas réussi.

D. N'est-il pas vrai que le Pacifique-Canadien a transporté moins de grain cette année que l'année précédente? Vous dites que votre moyenne est de 52·6 p. 100 cette année, alors que la moyenne générale est de 53 p. 100.—R. Voulez-vous parler de la proportion, ou bien du nombre total de boisseaux ou de wagons?

D. Disons des wagons.—R. Je crois que le nombre de chargements de wagon est un peu plus élevé cette année qu'il ne l'était à la même date, l'an dernier.

M. Nicholson:

D. Proportionnellement, vous accusez une diminution?—R. Je n'ai pas comparé la proportion avec celle de l'an dernier, mais je le suppose.

M. Smith (Battle-River-Camrose):

D. C'est ce que je veux faire ressortir, monsieur le président. Ce qui me préoccupe, c'est la quantité de blé qui reste dans l'Ouest cette année et qui est supérieure à celle qui restait l'an dernier, parce que le Pacifique-Canadien n'en a pas transporté autant. Or, je veux savoir qui est à blâmer pour cela: le chemin de fer ou bien des influences extérieures telles que la Commission du blé, les élévateurs de tête de ligne ou autres?—R. Je peux vous répondre que ce sont certainement des influences extérieures et non le Pacifique-Canadien.

D. Vous affirmez que votre compagnie n'est pas à blâmer?—R. Absolument.

M. SINCLAIR: Permettez-moi de vous citer le chiffre que j'ai justement devant moi et qui indique 1,000 wagons de plus que l'an dernier pour la région de la Saskatchewan, à venir jusqu'au 12 juillet, mais il est vrai que le total pour les trois provinces de la Prairie est un peu moins élevé.

M. NICHOLSON: Avez-vous les chiffres du réseau national pour la même période?

M. SINCLAIR: Non, je ne les ai pas.

M. Smith (Battle-River-Camrose):

D. Je voudrais poser une autre question. Est-ce que le Pacifique-Canadien en ce qui concerne le transport du grain de l'Ouest, essaie de répartir ses wagons couverts sur toute l'étendue de son réseau de l'ouest ou bien les concentre-t-il seulement sur les lignes principales?—R. Vous abordez là la question de la répartition et de la distribution des wagons entre les différentes régions et je vous demanderai, monsieur Smith, de bien vouloir attendre que M. Samwell soit prêt à témoigner, car il est mieux à même de traiter le sujet que je ne le suis.

M. FORGIE: Monsieur le président, je crois que nous devrions ajourner à demain.

M. TUCKER: Monsieur le président, je voudrais avoir certains chiffres du témoin, soit maintenant, soit demain.

Le PRÉSIDENT: La question qu'on vient de soulever a son utilité et nous pourrions peut-être continuer pendant dix autres minutes jusqu'à 5 heures et demie. M. Tucker a une question à poser à ce même sujet.

M. Tucker:

D. J'ai ici quelques chiffres que le témoin pourra, je crois, compléter et, si le Comité le veut bien, nous pourrons alors établir la comparaison entre le Pacifique-Canadien et le réseau national. J'ai ici le volume 33, n° 4, intitulé "Note relative aux chargements de wagons durant la période terminée le 30 juin 1956". Je vais vous en donner lecture pour que vous preniez connaissance du contexte et je vous demanderai ensuite de nous citer les chiffres visant votre chemin de fer afin de pouvoir établir la comparaison avec ceux du réseau national. Durant le premier semestre de 1956, il a été chargé 2,101,962 wagons, ce qui constitue un record et une augmentation de 11·1 p. 100 comparativement au total de 1,892,182 wagons chargés durant le premier semestre de 1955. Il est dit plus loin que com-

parativement au premier semestre de 1954, l'augmentation a porté sur la plupart des marchandises et qu'elle s'est manifestée surtout à l'égard du grain, soit 227,062 wagons au lieu de 166,419.

J'ai fait le calcul et je constate que le nombre de wagons employés pour le transport du grain a augmenté dans la proportion de 36 p. 100, comparativement à 11·1 p. 100 pour l'ensemble des marchandises. Je voudrais savoir maintenant dans quelle proportion la part du Pacifique-Canadien s'est accrue durant le premier semestre de 1956, comparativement à la période correspondante de 1955.—R. Monsieur Tucker, vous prenez la totalité des chargements?

D. Oui, pour tout le grain.

M. SINCLAIR: Dans tout le Canada? Je crois que c'est pour tout le Canada, monsieur Tucker, et pas seulement pour l'Ouest.

M. Tucker:

D. Je vais vous citer les chiffres pour l'Ouest. Du 1er janvier au 30 juin, il a été chargé, dans l'Ouest, un total de 737,662 wagons, soit une augmentation de 14·8 p. 100 comparativement à 1955. C'est le chiffre global pour tous les chemins de fer, mais je veux savoir si le Pacifique-Canadien a augmenté ses chargements plus ou moins dans la même proportion?

Le PRÉSIDENT: Si vous vouliez attendre, vous pourriez avoir la réponse quand nous nous réunirons de nouveau demain matin.

M. JOHNSON (*Kindersley*): Monsieur le président, j'ai plusieurs questions à poser et je propose que nous ajournions la séance. A quand la prochaine séance?

Le PRÉSIDENT: Messieurs, pourrions-nous nous réunir ce soir à 8 h. 15? Est-ce le bon plaisir du Comité?

(Assentiment).

La séance est suspendue.

REPRISE DE LA SÉANCE

MARDI 17 juillet 1956.
8 h. 15 du soir.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, la séance est reprise; je crois que nous sommes en nombre suffisant. Voulez-vous que nous reprenions la discussion là où nous l'avons laissée à cinq heures et demie?

M. R. A. Emerson, vice-président pour l'exploitation et l'entretien du Pacifique-Canadien, est rappelé:

Le TÉMOIN: Je crois qu'il y avait trois questions qui étaient restées en suspens cet après-midi: d'abord, la question du nombre de wagons retenus à Fort-William par le syndicat de la Saskatchewan comparativement à ceux qui avaient été retenus aux autres élévateurs. Voici les chiffres que j'ai obtenus pendant la suspension de la séance. En mars 1956, les wagons déchargés par le syndicat de Saskatchewan ont été retenus en moyenne pendant 20·6 jours, à l'exclusion des samedis, dimanches et jours fériés. Aux autres élévateurs, les wagons ont été retenus en moyenne pendant 8·3 jours. La moyenne pour l'ensemble des wagons a été de 9·8 jours.

Au cours de la séance de l'après-midi, j'avais fait consigner certains relevés indiquant qu'au mois de mars, les wagons de notre compagnie avaient été retenus, en moyenne, pendant 10·4 jours à Fort-William. Or, la différence entre ces moyennes de 10·4 et 9·8 est due à ce que le relevé des déchargements aux élévateurs comprend un petit nombre de wagons,—petit relativement au nombre total,—qui avaient été transportés par le réseau national, mais qui avaient été remis à notre réseau pour les placer. En lisant le compte rendu vous pourriez peut-être vous demander ce que signifie cet écart; c'est pourquoi je vous l'explique. Cela a relativement peu d'importance.

Pardon, M. Sinclair me fait remarquer que j'ai pu créer l'impression que la différence entre 9·8 et 10·4 n'a pas d'importance. Ce n'est pas le cas. Je veux dire que la façon dont les chiffres ont été calculés importe peu.

En réponse à la question de M. Tucker visant les chargements pendant le premier semestre de cette année, je peux lui citer les chiffres de notre réseau, qui sont les suivants: de janvier à juin 1956, le chemin de fer canadien du Pacifique a chargé 751,107 wagons de marchandises sur son réseau, soit une augmentation de 9·4 p. 100 comparativement à la période correspondante de l'an dernier. Là-dessus, il y avait 110,206 wagons de grain, soit une augmentation de 26·1 p. 100 comparativement au premier semestre de l'année précédente. Ces chiffres portent sur l'ensemble du réseau: 9·4 p. 100 d'augmentation pour l'ensemble des chargements et 26·1 p. 100 pour les chargements de grain.

M. Tucker:

D. Avez-vous les chiffres pour l'Ouest?—R. Oui. Je peux vous citer les chiffres des régions de la Prairie et du Pacifique, monsieur Tucker.

Durant le premier semestre de 1956, notre chemin de fer a chargé 358,353 wagons dans ses régions de la Prairie et du Pacifique, soit une augmentation de 9·2 p. 100, comparativement au premier semestre de l'année précédente. Là-dessus, il y avait 88,515 wagons de grain, soit une augmentation de 20·7 p. 100 comparativement à l'année précédente.

Par conséquent, les chiffres comparatifs sont 9·2 p. 100 pour l'ensemble des marchandises et 20·7 p. 100 pour le grain seulement, dans l'Ouest canadien.

La troisième question laissée en suspens se rapportait au nombre de wagons supplémentaires que le Pacifique-Canadien aurait besoin de charger,—je parle uniquement du grain,—pour relever sa quote-part à 55 p. 100.

Du 1er août 1955 au 29 juin 1956, notre chemin de fer a chargé 127,520 wagons, alors que le réseau national en a chargé 116,662, ce qui fait une proportion de 52·2 p. 100 pour notre réseau. Il y a donc une très petite différence entre ce chiffre et celui de nos déchargements à venir jusqu'à la fin de juin qui, suivant l'état nº 104, a été de 52·0 p. 100.

Pour relever la proportion des déchargements à 55 p. 100, il aurait fallu 15,067 wagons supplémentaires durant la période de onze mois terminée le 29 juin. Je dois dire qu'il semble y avoir eu un malentendu à propos de cette proportion de 55 à 45 p. 100 que j'ai mentionnée et dont je me suis servi simplement à titre d'exemple. Personnellement, je crois que c'est à peu près la proportion, mais cela n'a pas d'importance. Que notre quote-part des chargements soit de 45, 55 ou 65 p. 100. cela ne change nullement le fond de ma thèse. Prenez n'importe quel chiffre de 1 à 99 et le principe reste le même. Ce que je prétends, c'est que, quelle que soit la quote-part du Pacifique-Canadien, elle doit être la même par rapport au total des déchargements.

J'espère m'être bien fait comprendre; sinon, je répéterai volontiers mes explications.

M. Johnson (Kindersley):

D. Je sais que le Comité est très heureux d'avoir ici les représentants de la Compagnie du Pacifique-Canadien, car cela complète le cycle: nous avons eu le syndicat qui a blâmé le régisseur des transports pour la façon dont les wagons étaient distribués, puis ce dernier a, à son tour, rejeté le blâme sur le Pacifique-Canadien et maintenant le chemin de fer le rejette sur le syndicat. Il nous appartient donc d'analyser la situation et de trouver où réside la difficulté. Je remarque, monsieur Emerson, que vous dites, à la première page de votre exposé:

> "...la compagnie a toujours été consciente de ses responsabilités envers les gens qui se sont établis là-bas."

R. Oui.

D. Je suppose que cette responsabilité consiste à fournir un nombre suffisant de wagons pour transporter votre quote-part de grain aux terminus? Estimez-vous que vous avez la proportion voulue de wagons couverts pour cela?—R. Oui, nous avons suffisamment de wagons pour cela, à condition qu'on les décharge.

D. En dépit du fait que vous avez 15,000 wagons de moins que le réseau national?—R. Oui, monsieur Johnson. Permettez-moi de vous donner quelques précisions à cet égard. Comme je vous l'ai déjà expliqué, le nombre de wagons ne constitue pas, à lui seul, le critère du rendement. Il y a tous les autres éléments à considérer: l'usage qu'on en fait, l'emploi de matériel étranger, la proportion de wagons en réparation et le reste. Prenons l'année 1955. Je vous dirai d'abord que la comptabilité des chemins de fer comprend un compte de location de matériel. Quand un de nos wagons s'en va sur une autre ligne, en vertu de l'accord entre les chemins de fer de l'Amérique du Nord, la compagnie à qui le wagon appartient perçoit de celle qui s'en sert la somme de $2.40 par jour pour la location du wagon. Naturellement, cela comporte des débits et des crédits. Sur n'importe quel réseau de chemin de fer de l'Amérique du Nord, vous verrez un grand nombre de wagons appartenant à d'autres compagnies et cela veut généralement dire que le chemin de fer en question loue ces wagons à raison de $2.40 par jour; si vous passez à un autre réseau, vous y verrez des wagons appartenant au premier chemin de fer qui, naturellement, touche $2.40 par jour pour chacun d'eux. Or, en 1955, le Pacifique-Canadien avait à son crédit une somme de $3,811,314 pour la location de matériel; autrement dit, il avait beaucoup plus de wagons sur les autres réseaux qu'il n'avait de wagons de l'extérieur sur ses lignes. La plupart des chiffres que j'ai cités sont les chiffres quotidiens. Il y a un petit nombre de wagons de voyageurs et autres, mais ce sont surtout des wagons de marchandises.

D. Je veux simplement avoir les renseignements que j'ai demandés et non pas ce que vous mentionnez en ce moment. Je ne pense pas que nous ayons besoin de toute cette théorie ici.—R. Je ne théorise pas; je cite des chiffres réels. Veuillez me laisser finir; cela ne prendra pas beaucoup de temps. En 1955, le réseau national avait un solde débiteur; autrement dit, il a dû payer $3,115,959.

D. Ce que je veux tirer au clair, c'est que si vous aviez 15,000 wagons couverts de plus pour être sur le même pied que le réseau national, ne serait-il pas naturel de supposer que vous pourriez transporter plus de grain?—R. Ce n'est pas cela qui nous limite, mais bien la question des déchargements.

D. Je sais que ce n'est pas cela qui vous limite, mais vous pourriez transporter plus de grain.—R. Non, c'est une question de déchargement aux têtes de ligne.

D. Cela pourrait vous coûter un peu plus cher pour transporter cette quantité de grain par suite du stationnement de vos wagons aux terminus, mais vous transporteriez plus de grain.—R. Monsieur Johnson, aujourd'hui, 15,000 wagons couverts valent environ $125 millions. Pour moi, ce n'est pas une petite somme.

D. Nous n'avons pas encore déterminé la proportion de grain que, d'après vous, votre chemin de fer est censé transporter. Dans votre témoignage, vous avez dit que vous transportiez de 50 à 55 p. 100.—R. Oui, un peu plus de 50 p. 100 .

D. J'estime que c'est sur la capacité des élévateurs que vous devriez vous baser, car depuis qu'il y a un encombrement, on les a construits en proportion du rendement de la région et ce serait donc un bon critère pour déterminer vos obligations.—R. Ce serait un critère très rudimentaire.

D. Les compagnies d'élévateurs savent où bâtir les élévateurs: elles les bâtissent là où le grain se récolte et si vous vous aperceviez qu'à tel endroit il y a un élévateur spacieux, vous supposeriez qu'on doit y envoyer un plus grand nombre de wagons.—R. Vous sortez un peu de mon domaine quand vous parlez d'élévateurs, parce que cela fait partie de la question de l'écoulement du grain. Je ne suis pas un expert en matière d'écoulement du grain mais, personnellement, j'estime, que ce serait un critère bien rudimentaire.

D. J'ai calculé que votre quote-part de grain devrait être de 57·78 p. 100. Le critère est tellement rudimentaire que c'est peut-être ce qui explique que cela fait 5 p. 100, ou à coup sûr 4 p. 100 de plus que votre moyenne jusqu'ici. Ce que je veux résoudre, c'est la question du manque de wagons couverts. En a-t-on même jamais manqué?—R. Oui, pour les marchandises autres que le grain.

D. Mais pas pour le grain?—R. Le manque de wagons pour transporter le grain n'était pas dû à ce que le chemin de fer ne pouvait pas ou ne voulait pas en fournir; il était dû à ce qu'ils n'étaient pas ou ne pouvaient pas être déchargés aux tête de ligne,

D. A ce même propos, vous trouverez ce qui suit à la page 126 des *Débats* de la Chambre des communes:

> J'ai dit à Edmonton que, comparativement au nombre de wagons dont on dispose habituellement à la date où j'ai prononcé mon discours, il manquait 10,000 wagons-marchandises.

Et à la page 633:

> En ce moment notre grand problème n'est pas tant la vente que le transport. Si, cette année, au cours de la présente campagne agricole, les producteurs ne peuvent livrer autant de blé que l'an dernier, ce sera parce qu'il n'y aura pas assez de wagons pour transporter les céréales assez vite pour faire de la place dans les élévateurs régionaux.

Ces paroles ont été prononcées par le très honorable C. D. Howe, ministre du Commerce, qui, à ce moment-là, était apparemment d'avis qu'on manquait effectivement de wagons couverts pour transporter le grain. Je dirai que 99 personnes sur 100 l'interpréteraient de cette façon.—R. Je ne suis pas de l'avis du ministre. Peut-être était-il mal renseigné.

D. Quelle est votre proportion de chargements dans votre division de l'Ouest par rapport au chiffre total?—R. Je ne l'ai pas calculée, mais je vais vous

communiquer les chiffres et vous pourrez l'établir vous-même. Ce sont les mêmes chiffres que ceux que j'ai fait consigner il y a un instant. Pendant les six premiers mois de 1956, le Pacifique-Canadien a chargé en tout 358,353 wagons dans ses régions de la Prairie et du Pacifique, dont 88,515 wagons de grain.

D. A la première page de votre exposé, vous dites:

"Le fait est que le transport du grain vers la tête des Lacs et vers le littoral du Pacifique pour l'exportation constitue d'un quart à un tiers du volume total des marchandises transportées par le chemin de fer, en tonnes-milles de revenu."

Est-ce que cela nous donne une indication de la proportion des chargements de grain par rapport au chiffre total des chargements?—R. La proportion des chargements est telle que je vous l'ai citée. Elle est calculée d'après le nombre de wagons, mais les tonnes-milles de revenu sont une chose tout à fait différente. Il faut tenir compte de la longueur du parcours, c'est-à-dire la distance que le wagon parcourt une fois chargé, et aussi du poids du contenu du wagon.

D. Si les recettes, basées sur une proportion d'un quart à un tiers du chiffre total en tonnes-milles de revenu, dépassaient la proportion des chargements de grain dans votre total de chargements, nous aurions alors lieu de supposer qu'il est plus profitable de transporter du grain, n'est-ce pas?—R. Je ne pense pas que vous puissiez faire une pareille déduction, monsieur Johnson.

D. Si le revenu par tonne-mille dépassait votre proportion, ce serait la seule conclusion qu'on pourrait en tirer.—R. Vous ne comprenez pas le sens de l'expression "tonne-mille de revenu". C'est une tonne de marchandises pour laquelle on nous paie une certaine somme, peu importe combien,—une tonne de marchandise transportée à titre onéreux sur une distance d'un mille. J'ajouterai que les chiffres que vous avez cités dans la question précédente sont ceux du réseau entier, tandis que ceux que je viens de vous citer sont ceux des chargements de la région de la Prairie et du Pacifique.

D. Alors dois-je en déduire, d'après votre réponse, qu'il est plus profitable de transporter d'autres marchandises que le grain?—R. Sans aucun doute.

D. Alors on a naturellement tendance à transporter d'autres marchandises chaque fois qu'il est possible d'y affecter des wagons?—R. Chose surprenante, monsieur Johnson, ce n'est pas et cela n'a jamais été le cas. Le fait est que malgré que le transport du grain ne soit pas rémunérateur, on lui donne la priorité sur celui d'autres marchandises pour lesquelles le tarif est sensiblement plus élevé.

D. Si vous teniez compte de la priorité, vous ne devriez pas, me semble-t-il, trop vous plaindre si parfois un wagon attendait six ou huit jours avant d'être déchargé, étant donné la responsabilité que vous reconnaissez avoir envers les gens qui se sont établis là-bas, car dans toute cette affaire vous comparez vos wagons à ceux du réseau national?—R. Veuillez lire de nouveau mon exposé, monsieur Johnson. A la page 5, je dis ceci:

"Le fait de se servir des wagons du Pacifique-Canadien pour entreposer du grain constitue un gaspillage et a une répercussion sur la disponibilité et le coût du service de transport non seulement pour les expéditeurs de grain, mais aussi pour ceux qui expédient n'importe quelle autre sorte de marchandises. C'est pourquoi je ne peux tolérer qu'on emploie sans discernement et en pure perte des wagons couverts pour l'entreposage du grain."

Le Pacifique-Canadien est dans le commerce du transport et n'est pas chargé d'entreposer du grain.

D. A supposer que ce soit du gaspillage. Ne vaudrait-il pas la peine de gaspiller un peu pour accorder à vos points d'expédition les mêmes contingents que le réseau national a donnés aux siens?—R. Cela dépend de ce que vous entendez par "un peu". Je vous rappelle le chiffre de $125 millions que j'ai cité il y a un instant; aucun de nous ici ne trouve que c'est peu.

D. Vous devez bien comprendre que le cultivateur qui est incapable de livrer son grain parce que votre chemin de fer n'envoie pas assez de wagons à son point de livraison éprouve lui aussi une perte. Je veux que votre compagnie ait conscience de cette responsabilité.—R. Elle a parfaitement conscience de ses responsabilités. Je comprends parfaitement la situation du cultivateur, mais, comme je vous l'ai déjà expliqué, nous avons tenté tout ce qui était possible pour l'aider.

M. ARGUE: L'augmentation de 7 p. 100, par exemple.

M. Johnson (Kindersley):

D. Il y a dans ma circonscription 14 points de livraison où le contingent est de quatre boisseaux: 12 sur le Pacifique-Canadien et 2 sur le réseau national. Rien dans votre témoignage ne m'en explique la raison, si ce n'est que le transport des autres marchandises est préférable à celui du grain, parce que vos wagons reviennent plus vite et sont moins retardés que ceux du réseau national.—R. Monsieur Johnson, c'est une conclusion absolument erronée.

D. Elle est peut-être erronée du point de vue des théoriciens, mais en pratique, elle est certainement très exacte. Trouvez-vous que la façon de procéder du régisseur du transport pour assurer la juste répartition des wagons entre les points de livraison est incompatible avec la ligne de conduite que votre compagnie préférerait suivre?—R. Voudriez-vous répéter votre question?

D. Trouvez-vous que les directives que vous a données le régisseur des transports sont incompatibles avec les principes sur lesquels votre compagnie se base ordinairement pour l'attribution des wagons, en ce qui concerne le transport du blé et celui des autres marchandises?

Le très hon. M. HOWE: D'abord, le régisseur des transports n'est pas chargé de l'attribution des wagons.

M. JOHNSON (*Kindersley*): Je retire l'expression et je dirai la répartition.

Le très hon. M. HOWE: Il ne fait même pas cela.

M. Johnson (Kindersley):

D. Le régisseur du transport doit faire quelque chose, puisqu'il a eu maille à partir avec eux en mars et avril et c'est de cela que je parle. Quel rôle le régisseur des transports jouait-il dans la répartition des wagons couverts entre le grain et les autres marchandises pour arriver à la conclusion que le Pacifique-Canadien lui avait fait faux bond?—R. Le régisseur des transports ne s'est pas occupé particulièrement, que je sache, d'autres marchandises que le grain, mais je ne peux pas vous répondre catégoriquement. Si vous persistez, je vous recommande de vous adresser au régisseur des transports.

D. Les directives du régisseur des transports étaient-elles incompatibles avec les normes d'exploitation de votre compagnie?—R. Si nous avions observé les directives à la lettre, elles l'auraient certainement été. Par directives, j'entends des instructions verbales.

D. Mais vous ne l'avez pas fait?—R. Non.

D. Pourquoi n'avez-vous pas suivi ses directives quand vous vous êtes rendu compte que, d'après sa propre déclaration, il agissait dans le meilleur intérêt du commerce des grains en s'efforçant de faire transporter le grain aussi rationnellement que possible?—R. Parce que le régisseur du transport avait tort.

D. A supposer que le régisseur des transports se fût prévalu des pouvoirs qui lui étaient conférés, auriez-vous eu recours aux tribunaux si vous aviez cru qu'il était dans le tort?

Le PRÉSIDENT: Monsieur Sinclair, nous abordons l'aspect juridique.

M. SINCLAIR: Pour pouvoir répondre à une question de ce genre, il faudrait que je sois un peu mieux documenté, monsieur le président. Une opinion sur ce que la compagnie pourrait faire, advenant un procès, ne se donne pas de but en blanc.

M. JOHNSON (*Kindersley*): Il y a une observation que je pourrais faire à cette phase de la discussion. D'après les renseignements qu'elle a fournis au Comité je me méfie beaucoup de la Compagnie du Pacifique-Canadien. Elle se rend compte que certains d'entre nous sont avocats et d'autres cultivateurs, mais le fait d'avoir délégué onze personnes pour se défendre non seulement contre le régisseur des transports, mais aussi contre les associations agricoles me fait douter de ses intentions, si je peux dire, en vue de satisfaire aux exigences des cultivateurs aux points de livraison.

M. SINCLAIR: Voici ce que je veux que vous sachiez, monsieur le président et messieurs les membres du Comité. Notre compagnie a voulu venir vous aider à comprendre une situation qui est assez compliquée. Elle s'y entend en matière de transport, mais guère en matière d'écoulement des céréales; il y a beaucoup de personnes autour de cette table qui en connaissent long à ce sujet mais nous, nous nous y connaissons en fait de transport. Nous avons amené tous les gens qui, pensions-nous, pourraient vous être utiles et je trouve tout à fait déplacé de prétendre que ces onze hommes sont venus ici pour défendre la compagnie. En vérité, quand les gens viennent essayer en tout sincérité de vous aider à comprendre quelque chose, je trouve qu'une remarque de la sorte n'a pas sa place.

M. JOHNSON (*Kindersley*): Eh bien, cela confirme justement ma thèse: c'est quand on est coupable qu'on se défend le plus.

M. SINCLAIR: Vraiment?

Le PRÉSIDENT: Ne prolongeons pas cette façon de raisonner. Je pensais qu'il avait été entendu antérieurement que les membres du Comité s'efforceraient d'interroger les témoins de façon à mettre le Comité au courant des faits et que les conclusions ou les déductions seraient remises à plus tard. Pour le moment, contentons-nous d'interroger les témoins. En toute justice pour les témoins qui sont ici, je dois dire qu'ils s'attendaient naturellement à ce qu'on les interroge longuement, mais qu'ils ne savaient pas ce qu'on leur demanderait. Il leur a donc fallu, dans l'intérêt du Comité et dans leur propre intérêt, apporter beaucoup plus de renseignements qu'on ne saurait utiliser ici, de façon à pouvoir répondre à toutes les questions qui pourraient leur être posées et je ne crois pas qu'on puisse donner à entendre qu'ils sont venus ici pour essayer de défendre qui que ce soit ou avec quelque arrière-pensée. Nous devons tous supposer que nous sommes ici, y compris les témoins, pour accomplir une besogne, pour établir les faits et ensuite tirer nos propres conclusions.

M. JOHNSON (*Kindersley*): Il n'est pas moins vrai qu'ils sont venus ici pour nier certaines accusations qu'avait faites le régisseur des transports. Je crois

que je peux donner le même sens à mes paroles, en laissant de côté certaines déductions qui n'ont pas besoin d'être répétées par ceux qui appuient le Pacifique-Canadien.

M. SINCLAIR: Avant que vous alliez plus loin, je tiens à remercier le président des remarques qu'il vient de faire. Elle dépeignent bien la raison pour laquelle nous sommes venus ici et je m'attends à ce que vous l'acceptiez.

M. JOHNSON (*Kindersley*): Je l'accepte et je crois que si vous aviez été aussi empressé à fournir autant de renseignements au comité qui a tenu une audience à Saskatchewan qu'à ce comité-ci, il l'aurait hautement apprécié.

M. SINCLAIR: Je ne comprends pas, mais peut-être le comprenez-vous?

M. JOHNSON (*Kindersley*): Certes oui, de sorte que tout va bien.

M. Johnson (Kindersley):

D. D'après les statistiques de la Commission du blé, à la date du 6 juillet, le réseau national avait 12,000 commandes d'expédition en souffrance et le Pacifique-Canadien, 22,354. Je répète encore une fois qu'il est très important de suivre de près les commandes d'expédition en souffrance pour pouvoir juger comme il faut la situation du transport. En effet, on constate que la semaine précédente, le réseau national avait rempli 2,984 commandes, tandis que le Pacifique-Canadien n'en avait rempli que 2,611 et je répète que le réseau national avait 12,000 commandes en souffrance et le Pacifique-Canadien, 22,354. La situation était à peu près semblable la semaine précédente. Nous voyons que les commandes d'expédition sur le réseau national étaient au nombre de 15,390 et, sur le Pacifique-Canadien, de 30,960. Que fait le chemin de fer canadien du Pacifique pour regagner du terrain au moment où, d'après les rapports que nous avons eus, le déchargement des wagons n'est pas retardé.—R. A condition qu'on nous accorde les déchargements voulus aux terminus, nous ferons l'impossible pour rectifier le manque d'équilibre qui a résulté de la situation que j'ai décrite. Cela ne peut pas se faire du soir au matin, monsieur Johnson; cela prendra du temps.

D. Cela a pris du temps à se développer et cela en prendra pour se résorber?—R. C'est juste.

Le PRÉSIDENT: Est-ce tout à ce sujet?

M. Johnson (Kindersley):

D. Il y a autre chose au sujet des wagons couverts dont j'aurais dû parler au début de mon interrogatoire. Au sujet des wagons couverts qui sont sur les ligues américaines et sur les lignes canadiennes?—R. Oui.

D. Je remarque que vous avez eu continuellement plus de wagons aux États-Unis que vous n'avez eu de wagons américains sur vos lignes au Canada, du moins durant le dernier semestre de 1955.—R. Oui, je le reconnais. En réalité c'est ce qui se produit en général. Bien entendu, pour juger la situation, il faut être au courant de la tendance du transport, de sa direction et le reste. Un chemin de fer ne possède pas que des wagons couverts; il a d'autres sortes de wagons. Par exemple, si vous prenez les wagons à haussettes, comme nous les appelons, qui sont des wagons plates-formes, les wagons à bascule et autres, vous verrez que c'est généralement le contraire.

D. Je ne le vois pas dans les relevés que j'ai obtenus du régisseur des transports, mais je suppose que c'est exact. Il dit qu'il y a un écart de 4,000 wagons

entre le nombre de wagons du Pacifique-Canadien et le nombre de wagons américains sur le réseau de ce chemin de fer et ensuite il cite uniquement les wagons couverts. La différence est de 5,000 pour les wagons couverts et pour les autres, elle varie: le nombre total de wagons appartenant au Pacifique-Canadien est d'environ 12,000 et les autres sont au nombre de 8,000.—R. Voudriez-vous m'indiquer la date?

D. Le 21 juillet, le 31 août et le 31 décembre.—R. De quelle année?

D. 1955.—R. J'ai ici le 1er juillet.

D. C'est le 31 juillet que j'ai sur cette feuille.—R. Je regrette, mais je ne l'ai pas. Je peux vous citer le chiffre à la date du 1er juillet.

D. Donnez-moi celui du 1er août.—R. Je n'ai que les chiffres trimestriels. Je peux vous donner le premier jour de n'importe quel trimestre.

D. Je remarque qu'il y avait 5,000 wagons couverts canadiens aux États-Unis, 5,000 wagons dont on ne pouvait pas disposer pour le transport du grain. Règle générale, permettez-vous à vos agents de charger du grain dans les wagons étrangers qui se trouvent sur vos lignes?—R. Règle générale?

D. Oui.—R. Non, en général, on ne se sert pas des wagons étrangers pour le transport intérieur.

D. Alors cela veut dire que chaque wagon que vous avez aux États-Unis est autant de perdu pour le Canada, étant donné qu'on ne peut pas se servir de celui qui le remplace?—R. Mais, encore une fois, monsieur Johnson, ce n'est pas ce qui restreint les chargements de grain.

D. Vous partez du principe que le Pacifique-Canadien est incapable de faire toute sa part du transport du grain parce que les autorités des syndicats ne font pas décharger vos wagons aussi rapidement que vous le voudriez. C'est une thèse louable de la part d'une compagnie organisée comme la vôtre.—R. Monsieur Johnson, la Compagnie du Pacifique-Canadien peut s'acquitter entièrement de ses responsabilités en quelque domaine que ce soit. Or, ce n'est pas tout à fait de cette façon que j'ai exposé la situation. Nous n'avons pas fait toute notre part du transport du grain, parce que non seulement les élévateurs des syndicats, mais les élévateurs de tête de ligne en général ne nous ont pas attribué la quote-part des déchargements dont nous avions besoin.

D. J'aurai une seule autre question à ce même propos qui vise peut-être la répartition entre les divisions. Je vois que durant la période . . .

Le PRÉSIDENT: Avez-vous dit qu'il s'agissait de la répartition des wagons?

M. Johnson (Kindersley):

D. Non, ma question se rapporte à celle de M. Studer au sujet des zones divisionnaires. Je remarque que plusieurs endroits de ma région, qui se trouve dans la subdivision de Burstall, ont besoin de 346 wagons pour arriver au contingent de 6 boisseaux. Actuellement les contingents sont de 4 et 5 boisseaux et il y a quelques endroits où ce contingent est de 6 boisseaux. Vous avez donné ordre à votre surintendant divisionnaire, je suppose, de faire tout son possible pour mettre ces endroits à égalité avec les autres zones divisionnaires dans un avenir rapproché?—R. Pour égaliser les contingents?

D. Pour relever le contingent de 4 à 6 boisseaux à ces endroits. Leur contingent est de 4 boisseaux, faute de wagons.—R. Nous suivons les instructions que nous recevons.

Le PRÉSIDENT: Je crois que vous êtes rendu au deuxième sujet. Que diriez-vous d'en finir d'abord avec le premier?

M. Johnson (Kindersley):

D. Je crois que cela résume assez bien la question si l'on estime que la circulation du grain relève du vice-président pour l'exploitation; dans ces conditions, je n'ajouterai rien.

M. Dinsdale:

D. Monsieur le président, j'ai écouté très attentivement le débat toute la journée et bien que la situation me paraisse un peu plus claire, il y a néanmoins un ou deux points sur lesquels j'aimerais avoir dès maintenant de plus amples précisions. Je conviens jusqu'à un certain point avec M. Johnson que depuis bien des semaines qu'on discute le problème de la manutention du grain, les différents organismes en cause ont eu tendance à rejeter le blâme les uns sur les autres.

D'après la façon dont vous nous avez exposé le sujet aujourd'hui, monsieur Emerson, je ne crois pas me tromper en disant que vous envisagez vos problèmes strictement du point de vue de l'économie du transport et j'estime que c'est parfaitement raisonnable pour quiconque est dans le commerce du transport. La principale difficulté durant la période critique, qui a fait l'objet de la discussion, semble provenir du fait que les wagons prenaient plus de temps pour faire demi-tour?—R. Dans le cas du grain?

D. Oui, pour le grain?—R. Entendons-nous bien. Voulez-vous dire à partir du jour où le wagon est chargé au point d'expédition rural jusqu'à ce qu'il arrive au terminus, qu'il soit déchargé et qu'il revienne?

D. Je préfère avoir le temps que cela prend à partir de l'arrivée au terminus jusqu'à ce qu'il soit déchargé.—R. Je crois l'avoir déjà mentionné; c'est 2·5 jours. Vous le trouverez à la page 9 de mon exposé.

D. Est-ce la durée normale?—R. Je ne dirai pas normale.

Le très hon. C. D. Howe (ministre du Commerce):

D. Vous rappelez-vous avoir jamais eu un délai aussi court?—R. Nous sommes arrivés bien près.

D. C'est une bien courte durée d'un "neebing yard" à un autre.—R. Nous n'avons rien à voir à cela. Voici quelle était la situation sur le littoral du Pacifique où les choses allaient bien mieux qu'à la tête des Lacs. Au mois de juin, la durée moyenne sur le littoral du Pacifique était de 2·4 jours, à l'exclusion des samedis, dimanches et jours fériés. Je peux remonter plus loin et vous donner le chiffre de chaque mois à partir du commencement de l'année. En tout cas, pour couper court, nous voici en novembre avec 3·7 . . .

M. DINSDALE: Dans une année où il n'y a pas d'encombrement, je suppose que vous pourriez maintenir cette durée-là?

Le très hon. M. Howe:

D. Sur le littoral de l'ouest les élévateurs ne manient que 300 wagons par jours; c'est un peu différent à la tête des Lacs où ils manient 1,200 wagons par jour.—R. Je ne le pense pas.

D. Il y a des années que je visite les élévateurs de tête de ligne et je n'ai jamais su que les wagons pussent faire demi-tour en si peu de temps.—R. En juin 1956, la durée était de 3·2 à la tête des Lacs.

D. Ce qui est plus.—R. Un peu plus.

M. Tucker:

D. Quelle était la durée en juin à la tête des Lacs?—R. 3·2; mai était mieux avec 3·1.

M. Dinsdale:

D. Je crois que cela me suffit. Ensuite, je crois que c'est M. Howe qui nous a expliqué que durant cette période critique, le déchargement s'est trouvé ralenti à la suite de l'arrivée par la voie du Pacifique-Canadien d'assez grandes quantités de grain de qualités non recherchées, mais cela touche peut-être la ligne de conduite de la Commission du blé. Comment se fait-il qu'on continue à charger aux points de livraison des qualités de grain qui ne sont pas recherchées?—R. Je ne comprends pas votre question. Lorsque le grain est chargé sur un wagon tout ce que le chemin de fer en connaît, c'est que c'est du grain, soit du blé, de l'avoine, de l'orge ou du seigle et le nombre approximatif de boisseaux jusqu'à ce qu'on le pèse et enfin sa destination. Nous ne connaissons rien de la qualité; on ne nous l'indique pas et nous n'avons pas besoin de la connaître; cela ne nous regarde pas.

D. Si je comprends bien, vous n'êtes nullement responsable de l'accumulation de qualités indésirables?—R. Non, nous ne nous occupons pas des qualités.

D. On a signalé antérieurement au Comité que les débouchés du Canada pour le grain changent légèrement depuis quelques mois. Nous vendons aux pays qui sont derrière le rideau de fer et à l'Asie. Dans le premier cas, il s'agissait de 40 millions de boisseaux, ce qui est une quantité assez considérable. Est-ce que ce changement de débouchés a causé des difficultés à la tête des Lacs? Je veux dire par là: est-ce qu'une grande partie de ce grain à destination de marchés nouvellement créés passe par d'autres ports que ceux de la tête des Lacs?—R. Vous parlez en ce moment de l'écoulement du grain, qui est un peu en dehors de ma compétence. Franchement, je ne vois pas quelle influence cela pourrait avoir, mais je ne prétends pas être un expert en la matière.

D. Vous ne pouvez pas dire, par exemple, si le grain à destination de la Tchécoslovaquie ou de la Russie passe par les ports du Pacifique?—R. Je peux vous dire qu'une grosse partie du grain destiné à la Russie passe par les ports du Pacifique.

Le très hon. M. HOWE: Tout le grain à destination de la Russie passe par les ports du Pacifique et pour ainsi dire tout le grain expédié aux pays qui sont derrière le rideau de fer passe par les ports du Saint-Laurent et de l'Atlantique.

M. DINSDALE: Passe-t-il par Vancouver ou par Prince-Rupert?

Le très hon. M. HOWE: Tout le blé passe par Vancouver. A Prince-Rupert, on n'expédie que de l'orge.

Le TÉMOIN: Mon rapport de ce matin indique qu'il y avait trois navires à Vancouver hier pour charger 800,000 boisseaux de grain: un pour le Japon et les autres pour le Royaume-Uni.

M. Dinsdale:

D. Pourriez-vous dire au Comité ce qui constitue, d'après vous, le nombre moyen de wagons couverts dont on a besoin dans les Prairies ou dans l'Ouest

canadien pour assurer le transport du grain à n'importe quel moment donné?—R. C'est une question assez hypothétique, monsieur Dinsdale. Non, je ne peux pas vous l'indiquer de cette façon. Cela dépendrait du volume et de la quantité de grain à transporter à ce moment-là, de même que de sa destination, et aussi de la quantité d'autres marchandises et de leur destination. Mais, de toute façon, notre compagnie fera tout son possible pour fournir les wagons nécessaires afin de ne pas retarder le transport du grain.

D. Au sujet des wagons qui sont aux États-Unis, vous avez dit, je crois, à M. Johnson, lorsqu'il vous a interrogé à ce sujet, que le régisseur du transport n'a pas essayé de vous dire combien de wagons devaient être affectés au transport de la pâte de bois, des métaux, engrais et le reste qui vont aux États-Unis et que ces expéditions en vrac n'ont jamais été discutées.—R. Le régisseur du transport n'a pris aucune mesure, que je sache, pour d'autre transport que celui du grain et je me permetttrai de vous dire qu'il n'y en avait pas besoin.

D. Finalement, pour revenir au ralentissement du roulement des wagons et à la tendance à prolonger leur déchargement à une semaine et plus durant la période critique, il a été question de l'utilisation des wagons couverts comme entrepôts. Êtes-vous en état de nous dire si, à votre avis, l'installation d'entrepôts supplémentaires à l'intérieur aiderait à résoudre la difficulté, qui paraît être permanente en vertu de notre régime actuel d'écoulement des produits?—R. Je crois que l'installation d'entrepôts supplémentaires aux têtes de ligne aiderait sensiblement à résoudre le problème en question. Il reste à savoir ce qu'on entend par "entrepôts de l'intérieur".

D. Ailleurs qu'aux ports de mer.—R. Ailleurs qu'à la tête des Lacs.

D. Ailleurs qu'à la tête des Lacs et aux ports de mer.—R. Au point de vue du transport par chemin de fer, il serait préférable de les avoir aux ports de mer. Il est préférable d'entreposer le grain à ces endroits plutôt qu'à l'intérieur des terres.

M. Leboe:

D. J'aurai une seule question à poser. Le témoin a dit que les wagons déchargés ont été retenus durant une moyenne de 20·6 jours dans une certaine région. La question est de savoir qui paie les frais de magasinage sur ces wagons qui restent là pendant un mois?—R. Il n'y a pas de frais de magasinage sur ces wagons.

M. Nicholson:

D. Monsieur le président, au deuxième paragraphe de l'exposé, on signale que cela est un problème très important au Canada. Il est dit ceci:

> "Le fait est que le transport du grain vers la tête des Lacs et vers le littoral du Pacifique pour l'exportation constitue un quart à un tiers du volume total des marchandises transportées par le chemin de fer, en tonnes-milles de revenu."

Étant donné la présence ici, ce soir, du ministre du Commerce et du ministre de l'Agriculture, nous reconnaissons tous à quel point cette question est importante pour l'économie du Canada.

Je tiens à remercier MM. Tucker, Mang, Pommer et Weselak d'avoir appuyé les députés de l'Opposition l'autre jour, ce qui nous a permis de faire venir les représentants du Pacifique-Canadien. A la suite des remarques du régisseur des transports, nous avons pensé qu'il conviendrait de fournir à ceux qui étaient accu-

sés l'occasion de discuter le problème et de faire valoir leurs raisons. Je regrette que M. Diefenbaker ne soit pas ici. Il a semblé y avoir deux Diefenbaker cet après-midi: l'un disant que c'était le meilleur exposé qu'on eût jamais entendu et l'autre qui n'était pas sûr.

M. DINSDALE: Peut-être voudra-t-on me permettre de prendre la part de M. Diefenbaker à ce sujet. Je crois que c'est une fausse interprétation. M. Diefenbaker considère encore que c'est un bon exposé, mais il désapprouve l'allusion spécifique à l'endroit du Syndicat du blé de Saskatchewan.

M. Nicholson:

D. Je voudrais parler du passage suivant qui figure à la page 4:

"Il est, semble-t-il, indubitable que les cultivateurs des régions desservies par le Pacifique-Canadien n'ont pas effectué leur quote-part d'expéditions par rapport à la quantité de grain qu'ils possédaient. Ce n'est pas la faute du chemin de fer; c'est la faute des gens qui ont la direction des élévateurs de tête de ligne, comme, par exemple, le Syndicat du blé de Saskatchewan."

—R. Oui.

D. Je prétends, monsieur le président, que c'est une allusion regrettable à faire dans un exposé de la sorte. Ce dont je me suis plaint surtout jusqu'ici, c'est que M. Emerson n'a pas pu, d'après moi, prouver son accusation à l'endroit du syndicat de Saskatchewan, accusation que je considère injuste. Il a eu beaucoup d'aide et il possède d'intéressantes statistiques, mais il aurait dû pouvoir dire au Comité ce qu'avait accompli le réseau national relativement au syndicat de Saskatchewan durant cette période. Si le Pacifique-Canadien trasporte 50 p. 100 du grain de l'Ouest, dont une partie vient assurément de la Saskatchewan, le syndicat doit manier plus de 50 p. 100 du grain qui vient de cette province. Il n'a pas toujours pu le faire. Un grand nombre de membres du syndicat du blé de Saskatchewan sont obligés d'expédier leur grain par le chemin de fer canadien du Pacifique et je ne pense pas que M. Emerson puisse prouver que le syndicat de Saskatchewan ait été injuste envers ses membres qui expédient leur grain par le chemin de fer en question. L'exposé ne le dit pas en toutes lettres, mais il laisse entendre que le syndicat de Saskatchewan a déchargé les wagons du réseau national et n'a pas déchargé ceux du Pacifique-Canadien. Le cas échéant, alors M. Emerson aurait dû avoir les chiffres et démontrer que pendant cette période, décrite par le régisseur des transports comme une mauvaise période, le syndicat du blé de Saskatchewan a usé de procédés injustes et ne déchargeait pas les wagons du Pacifique-Canadien, tandis qu'il déchargeait ceux du réseau national.

Le ministre du Commerce a signalé qu'il y a beaucoup de grain inutilisable ou presque, mais il ne me semble guère possible que tout le grain vienne des points d'expédition du réseau national et pas du tout de ceux du réseau du Pacifique-Canadien.

Je crois que si le Syndicat du blé de Saskatchewan avait l'occasion de venir témoigner,—et j'estime qu'on devrait la lui fournir après ces accusations,— . . .

Le très hon. M. HOWE: Il n'y a pas d'accusation. Si vous voulez prendre un crayon et du papier et comparer la capacité des élévateurs ruraux du Syndicat avec celle de ses élévateurs de tête de ligne, vous verrez qu'elles ne s'équilibrent pas avec celles de la plupart des autres compagnies d'élévateurs. Le syndicat de Saskatchewan le sait mieux que quiconque.

M. NICHOLSON: Mais M. Emerson a créé l'impression que le syndicat de Saskatchewan ne déchargeait pas les wagons de sa compagnie.

Le très hon. M. HOWE: Non.

M. NICHOLSON: Il a dit que ce n'était pas la faute du chemin de fer, mais des gens . . .

Le PRÉSIDENT: Vous vous demandez ce que le chemin de fer a dit. Le témoin est ici; laissez-le nous expliquer le sens de ses paroles.

Le TÉMOIN: Il est assez difficile de suivre le raisonnement. La déclaration est longue. Tout d'abord, il prétend que j'aurais dû exposer la situation du réseau national, autrement dit ce qui se passait dans la cour du voisin. J'ai bien assez à faire et je suis trop occupé dans la cour du Pacifique-Canadien, sans aller fouiller de l'autre côté de la clôture. Deuxièmement . . .

M. Nicholson:

D. Avant de passer à un autre sujet, M. Milner a dit que le réseau national avait un très bon dossier et que le vôtre était très mauvais. Vous auriez certainement aidé votre cause en nous indiquant la façon dont le syndicat de Saskatchewan avait agi envers le réseau national durant la période en question.—R. Vous voudriez que j'aille demander au réseau national des statistiques au sujet de tous les élévateurs qui sont sur ses lignes, à la tête des Lacs, du nombre de wagons déchargés et le reste. C'est son affaire.

D. Le pool n° 4 indiquait de très piètres résultats en ce qui concerne votre compagnie, durant cette période?—R. Oui.

D. Et la seule déduction que je puisse faire est que le syndicat ne vous a pas traité comme il a traité le réseau national.—R. Je ne vois pas comment vous pouvez arriver à pareille conclusion. Il est possible qu'il ait traité le réseau national aussi mal, je n'en sais rien.

Le très hon. M. HOWE: Il faut se rappeler que durant la période en question, les élévateurs étaient combles et qu'ils ne pouvaient pas prendre plus de grain qu'ils n'en déchargeaient de jour en jour.

M. Nicholson:

D. M. Milner nous a dit que le réseau national avait un très bon dossier et qu'en ce qui concerne le chemin de fer canadien du Pacifique, c'est après qu'il eût ignoré les ronds-de-cuir et se fût mis en rapport avec M. Crump que les choses allèrent un peu mieux. En tout cas, si vous n'avez pas le renseignement.—R. Je l'ai et je vais le répéter encore une fois. C'est la comparaison entre le syndicat de Saskatchewan et les autres élévateurs de tête de ligne. En mars 1956, les wagons de grain à l'adresse du syndicat de Saskatchewan ont été retenus pendant une durée moyenne de 29·6 jours, à l'exclusion des samedis, dimanches et jours fériés, avant d'être déchargés. Les wagons à l'adresse des autres élévateurs n'ont été retenus que 8·3 jours en moyenne, ce qui fait une grosse différence.

D. Dans l'édition du 12 juillet de son organe officiel, le "Western Producer", le Syndicat du blé de Saskatchewan signale les endroits où le contingent était de 4 et 5 boisseaux et dit qu'à la fin de juillet, il y avait sur le réseau du Pacifique-Canadien 124 endroits à 4 boisseaux et 242 à 5 boisseaux; par contre, sur le réseau national, il y avait 4 endroits à 4 boisseaux et 138 à 5 boisseaux. Si vous addi-

tionnez ces deux chiffres, vous constaterez qu'il y avait 68·80 des endroits sur le réseau du Pacifique-Canadien où le contingent était de 5 boisseaux ou moins, tandis que la proportion n'était que de 29·78 p. 100 dans le cas du réseau national. Voilà le problème qu'on a discuté avec M. Milner.—R. Oui.

D. Quand il a décoché sa flèche au Pacifique-Canadien.—R. Oui.

D. Bien que la situation se soit améliorée, la carte qui a été publiée dans le "Producer" du 7 juillet indique encore 78 endroits où le contingent est de quatre boisseaux et sur la ligne de Nipawin à Prince-Albert, à laquelle M. Diefenbaker a fait allusion cet après-midi, le contingent est de quatre boisseaux presque partout. Comment pouvez-vous me dire que le Syndicat du blé de Saskatchewan n'est pas au courant de cette situation et ne s'en préoccupe pas? Il vous faudra trouver une meilleure raison que cela pour expliquer la situation qui existe à vos points d'expédition dans les provinces de la Prairie. Je répète qu'à la fin de juin, 68·80 des endroits qui sont sur votre réseau avaient un contingent inférieur à cinq boisseaux, tandis qu'il n'y en avait que 29·7 p. 100 sur le réseau national. Voilà le problème et j'estime que ceux qui n'ont pas vécu dans la Prairie sont incapables de juger à quel point il est grave pour notre économie, étant donné la situation d'ensemble à la fin de la campagne.

J'espère que d'ici à demain, vous aurez l'occasion de vous entretenir avec vos collaborateurs qui sont ici pour essayer de rétablir la bonne réputation du Syndicat du blé de Saskatchewan et qu'ils seront en mesure de nous indiquer quelques autres facteurs à considérer. Avant de reprendre mon siège, j'aurai une autre proposition à faire qui aiderait à résoudre la difficulté.

Vous dites que votre chemin de fer ne va pas à Churchill; mais vous desservez la région du nord avec vos lignes aériennes. J'ai ici l'horaire de votre service aérien et je constate que vous reconnaissez l'importance de cette partie du pays qui est en voie de développement. J'ai aussi l'horaire de votre service de chemin de fer où il est fait mention de votre nouveau train "The Canadian" et je vois que vous vous occupez beaucoup du développement des services dont le Canada a besoin.

M. PURDY: Monsieur le président, est-ce que cela est censé être une question?

Le PRÉSIDENT: Il y a plusieurs membres du Comité qui se demandent au juste où votre question veut en venir. Nous essayons en ce moment d'en finir avec les questions qui s'adressent directement au témoin: tenons-nous-en là.

M. NICHOLSON: Je veux que le témoin me dise pourquoi son chemin de fer n'est pas encore prolongé de Nipawin à Le Pas, où il pourrait emprunter la voie du chemin de fer de la baie d'Hudson, qui est la propriété de l'État.

Le PRÉSIDENT: Vous voulez parler de la construction d'un chemin de fer, d'un embranchement?

M. NICHOLSON: Ou ils pourraient obtenir un droit de passage sur la ligne des Chemins de fer nationaux. Ils se plaignent que le roulement des wagons n'est pas assez rapide; or, ils ont un grand nombre de points d'expédition qui sont plus rapprochés de Churchill que de Fort-William et de Vancouver et je prétends que ma question est régulière. Le Pacifique-Canadien est allé dans la région du nord où d'autres chemins de fer ont construit des embranchements. L'idée de prendre du grain à ces points d'expédition et de le transporter à Churchill est tout à fait appropriée et je voudrais que le témoin me dise si l'on a envisagé la possibilité de prendre ce grain dans la région qui pourrait être desservie à meilleur compte par Churchill.

Le TÉMOIN: C'est une question bien longue, monsieur Nicholson, mais pour revenir à la première partie . . .

Le PRÉSIDENT: Je vous permets d'y répondre parce que la question est en grande partie consignée, mais je ne pense pas que ce soit le genre de question auquel on devrait répondre en ce moment-ci où nous discutons des cas très spécifiques. Voilà qu'il est question maintenant de la construction d'embranchements. Évidemment, tout ce qui vise le Pacifique-Canadien se rapporte au sujet dont nous sommes saisis, mais il ne s'agit pas d'examiner l'exploitation proprement dite de ce chemin de fer. Nous discutons un sujet spécifique et je prétends qu'on doit s'en tenir à ce seul sujet pour le moment. Libre à vous de répondre à la question, du moment qu'elle a été consignée.

Le TÉMOIN: M. Nicholson a demandé, il y a un instant, si nous ne pourrions pas invoquer une meilleure raison pour expliquer l'inégalité de traitement des cultivateurs. Je lui conseille de relire le paragraphe qui se trouve vers la fin de la page 4; avec le reste de l'exposé, cela lui expliquera amplement ma position.

Quant à savoir pourquoi nous n'allons pas jusqu'à Churchill, je lui dirai que Churchill est déjà suffisamment bien desservi, je suppose, par le réseau national et que je ne vois pas l'avantage que le Pacifique-Canadien aurait à prolonger ses lignes jusque-là.

Le PRÉSIDENT: La parole est à M. Tucker.

M. Tucker:

D. J'ai ici certain chiffres fournis par le Bureau fédéral de la statistique; je ne sais pas s'ils sont exacts, mais ils indiquent que le nombre de wagons de grain durant le premier semestre de cette année s'est élevé à 227,062, comparativement à 166,219 durant la période correspondante de l'an dernier, ce qui représente, d'après mes calculs, une augmentation de 36 p. 100 dans les chargements de grain durant les six premiers mois de cette année. Or, d'après les chiffres que vous nous avez communiqués depuis la reprise de la séance, l'augmentation des chargements du Pacifique-Canadien n'aurait été que de 26·1 p. 100. Il semble donc que l'augmentation des chargements sur votre réseau a été de 26·1 p. 100 et que l'augmentation pour l'ensemble des chemins de fer a été de 36 p. 100. Si vous aviez transporté un peu plus de 50 p. 100 du grain, l'augmentation des chargements des autres réseaux serait au moins de 46 p. 100. Pour moi, il y a une différence surprenante entre votre réseau et les autres, au point de vue de l'augmentation des chargements du grain. Les autres chemins de fer ont accru leurs chargements de grain d'environ 50 p. 100 durant le premier semestre de cette année, tandis que les vôtres n'ont augmenté que de 26·1 p. 100. Si ces chiffres sont exacts, il me semble que vous nous devez des explications.—R. L'explication, monsieur Tucker, consiste en ce que nous n'avons pas eu les déchargements voulus.

D. A ce propos, vous nous avez cité les chiffres du mois de mars?—R. Oui.

D. En mars, la navigation n'était pas ouverte.—R. Non.

D. Et naturellement les wagons attendraient sur les voies d'évitement jusqu'à ce que la navigation commence. Ainsi que le ministre l'a fait observer, les entrepôts des syndicats à la tête des Lacs ne sont pas proportionnés à leurs élévateurs ruraux. Le syndicat de Saskatchewan—leurs wagons risqueraient d'attendre que la navigation ouvre pour être déchargés.—R. Oui et de servir comme entrepôts.

D. Oui, mais prenez le mois d'avril. D'après vos chiffres, la moyenne de stationnement des wagons jusqu'à l'ouverture de la navigation, c'est-à-dire le 6 avril, n'a été que de 4·6 jours, ce qui n'est pas un long retard. En mai, elle a été de 3·1 jours et en juin, de 3·2 jours. Je trouve qu'une fois la navigation ouverte, vos wagons ont été déchargés assez rapidement.—R. Pour vous, 4·60 jours n'est apparemment pas trop mal.

D. Rappelez-vous qu'il y a eu six jours pendant lesquels la navigation n'était pas ouverte.—R. Oui, mai et juin ont donné certainement de bien meilleurs résultats que n'importe quelle autre période de la présente campagne; mais, encore une fois, ce n'est pas le manque de wagons couverts qui a restreint les chargements aux points d'expédition de notre réseau, mais bien le déchargement des wagons aux terminus de la tête des Lacs.

D. J'oserai dire qu'au mois de mars, en attendant l'ouverture de la navigation, les wagons du réseau national ont dû très probablement attendre pour être déchargés, tout comme les vôtres.—R. C'est possible.

D. Et que, une fois la navigation ouverte, avec la proportion de trois à un ou de trois à deux pour le déchargement des wagons, je doute que le réseau national ait pu faire mieux.—R. Il ne s'agit pas de savoir si le réseau national a eu de meilleurs résultats. Nous avions là une grande quantité de grain et s'ils le voulaient, ils n'avaient qu'à le prendre et nous aurions pu ramener nos wagons et les charger.

D. Prétendez-vous qu'on aurait dû décharger vos wagons plus vite pour réduire la moyenne de stationnement à moins de 3·2 jours?—R. Certainement, surtout si l'on voulait faire venir plus de grain des points de livraison sur nos lignes pour égaliser les contingents.

D. Vous dites que le fait de ne pas avoir déchargé vos wagons rapidement et de les avoir retenus pendant 3·2 jours en moyenne est la raison pour laquelle l'autre réseau a accru ses chargements de 52 p. 100 pendant le premier semestre, tandis que vous ne l'avez augmenté que de 26 p. 100?—R. C'est une drôle de conclusion!

D. Oui? Pourquoi?—R. Vous devez vous rendre compte que vous jugez les six premiers mois de l'année en vous basant sur le dernier de ces mois. Il faut être raisonnable.

D. Après tout, les autres devaient compter avec la nécessité de participer aux expéditions de Churchill pendant cette période.—R. Je le sais.

D. Et il ne devait pas y avoir beaucoup de grain qui allait à Prince-Rupert. —R. Probablement que non.

D. Il leur fallait donc transporter le grain au littoral comme vous.—R. Oui.

D. Le même problème les confrontait et cependant ils ont augmenté leurs chargements de près de 50 p. 100 pendant le premier semestre, tandis que vous n'avez accru les vôtres que de 26 p. 100. Aussi, je trouve que le régisseur des transports a un peu raison de dire que vous ne vous êtes pas acquitté de votre tâche aussi bien que le réseau national. C'est ma façon de voir et je voudrais savoir comment vous pouvez expliquer une augmentation de plus de 50 p. 100 dans le cas des autres réseaux et seulement en peu plus de la moitié de cette proportion dans le cas de votre chemin de fer, si vous avez transporté plus de 50 p. 100 du grain.—R. Je ne suis pas sûr d'avoir bien saisi votre question, mais je vois ce que vous voulez dire. D'abord, au sujet d'une plus forte augmentation des chargements dans le cas des autres chemins de fer que dans le nôtre. Leurs chargements ont effectivement augmenté plus que les nôtres et je vous prierai

de vous reporter aux chiffres de Vancouver pour le premier semestre. Je vais vous les citer de nouveau. Je regrette, mais ceux que j'ai ici sont ceux de la présente campagne jusqu'à ce jour. En tout cas, ces chiffres-ci indiquent probablement qu'à venir jusqu'à hier soir à minuit, les déchargements du réseau national à Vancouver ont passé de 16,302 wagons l'an dernier à 25,489 wagons cette année, soit une augmentation d'environ 50 p. 100. Les déchargements du Pacifique-Canadien, qui avaient été de 34,250 wagons l'an dernier, ont été de 33,661 wagons cette année, soit une légère diminution.

D. Eh bien, quelle raison avez-vous donnée? Je ne me rappelle pas que vous nous ayez donné la raison pour le littoral du Pacifique.—R. Je n'ai donné aucune raison, monsieur Tucker, parce que cela dépend encore une fois de ceux de qui relève le déchargement aux élévateurs de tête de ligne.

D. Prétendez-vous que les syndicats n'ont pas déchargé vos wagons aussi rapidement que ceux du réseau national ou quel motif invoquez-vous dans le cas du littoral du Pacifique?—R. Pour ce qui est de la situation sur le littoral du Pacifique, je me contenterai de vous renvoyer à ce qui est dit à la page 19 de mon exposé. Quant à la comparaison entre la durée de stationnement des wagons chargés du chemin de fer canadien du Pacifique et celle du stationnement des wagons chargés du réseau national, je vous prie de noter,—et je vous le signale bien clairement, parce que c'est très important pour nous,—que si le réseau national peut se permettre de laisser traîner son matériel roulant aux terminus en attendant d'être déchargé, notre compagnie ne le peut pas.

M. Johnson (Kindersley):

D. Permettez-moi de poser une question. A la page 19, vous dites:

> "Aucune mention de 75 p. 100 de la part de Kane ici, mais avons établi 65 p. 100 comme base. Toutefois Kane dit que tant que C.N. continuera à décharger au présent rythme ce n'est pas possible et que déchargements doivent être proportionnés à nombre de wagons chargés qu'ont les deux réseaux."

Cela veut dire que les wagons chargés qui se trouvent n'importe où sur le réseau n'est-ce pas? Le grain que vous auriez à Kindersley serait chargé et la proportion serait calculée en conséquence?—R. Non, on veut dire par là les wagons chargés qui attendent d'être déchargés à la tête de ligne.

D. On ne le dit pas?—R. C'est un télégramme entre gens qui sont au courant de la situation et il n'y a pas besoin de préciser.

D. Alors, cela ne s'applique pas aux wagons chargés qui sont ailleurs sur le réseau, mais bien à certains déchargements?—R. Non, pas dans ce cas-ci.

D. C'est ainsi que je l'interpréterais du point de vue des producteurs de blé, mais si vous l'envisagez du point de vue du chemin de fer, je ne suis pas d'accord avec vous.—R. Vous pouvez faire toutes les suppositions qui vous plairont, mais c'est la théorie.

D. Je ne suis pas un théoricien.

M. James:

D. Sur quoi vous basez-vous ou avez-vous des chiffres prouvant que le réseau national laisse effectivement traîner ses wagons aux terminus de Vancouver plus longtemps que les vôtres?—R. Pardon, il s'agissait de la tête des Lacs.

D. Au sujet des remarques de M. Tucker à propos de Vancouver.

Le très hon. M. Howe:

D. La situation sur le littoral est bien claire. Là-bas, la règle veut que les wagons soient déchargés proportionnellement au nombre total des wagons qui se trouvent aux terminus, de sorte que si le réseau national a 800 wagons et que l'autre réseau en ait 400, les élévateurs déchargeront 2 wagons du réseau national pendant qu'ils en déchargeront un du Pacifique-Canadien.—R. Voilà la théorie.

D. A la tête des Lacs, la situation n'est pas la même. Lorsqu'on vous attribue une voie vacante, vous la remplissez?—R. Justement.

M. Johnston (Kindersley):

D. Si vous voulez avoir plus de déchargements, vous n'avez qu'à amener plus de wagons aux terminus?—R. Ce n'est pas ainsi qu'on exploite un chemin de fer.

D. C'est la façon de fournir un service aux cultivateurs.—R. Non, nous ne fournissons pas l'entreposage.

M. McCullough (Moose-Mountain):

D. Monsieur le président, ce que nous a dit le témoin nous a tous beaucoup intéressés. Je suis de l'avis de ceux qui trouvent à redire au paragraphe de la page 4, où le témoin paraît s'en prendre tout particulièrement au syndicat du blé de Saskatchewan pour ce qui s'est produit au sujet des livraisons de grain dans l'Ouest.

Il y a certaines questions que je ne comprends pas encore très bien et au sujet desquelles le témoin ne nous a pas, suivant moi, exposé exactement la situation. Il y a d'abord, bien entendu, le cas de M. Milner, le régisseur des transports, qui accuse le Pacifique-Canadien de ne pas avoir collaboré avec son service. La chose a été confirmée et maintenant nous avons . . .—R. Pardon, monsieur McCullough, vous dites que cela a été confirmé?

D. Vous l'avez reconnu.

M. SINCLAIR: Nous avons reconnu qu'il avait fait cette déclaration. Est-ce cela que vous voulez dire?

M. MCCULLOUGH (*Moose-Mountain*): Oui.

M. SINCLAIR: Nous reconnaissons qu'il a fait la déclaration, mais nous en contestons l'exactitude.

M. McCullough (Moose-Mountain):

D. Et, dans votre exposé, vous répondez que ce n'est pas la raison et que la faute est due à ceux qui ont la direction du déchargement des wagons aux terminus, puis, plus loin dans votre exposé, vous ajoutez:

> "C'est la faute des gens qui ont la direction des élévateurs de tête de ligne, comme, par exemple, le Syndicat du blé de Saskatchewan."

Si vous aviez eu le même motif d'accuser d'autres gens aux élévateurs de ligne, vous les auriez inclus dans votre exposé et vous auriez dit que c'était aussi leur faute, mais vous ne l'avez pas fait. Vous avez choisi le syndicat de Saskatchewan.—R. Non, monsieur McCullough, parce que je n'avais pas le même motif de leur faire des reproches. Je vous répète que, dans le mois de mars 1956, par exemple, les wagons du syndicat de Saskatchewan à Fort-William ont attendu pendant 20·6 jours ouvrables, c'est-à-dire à l'exception des samedis, dimanches et jours fériés, soit pendant trois semaines à partir de leur arrivée jusqu'à leur

déchargement, tandis que partout ailleurs ils n'avaient attendu que pendant 8·3 jours.

D. Je ne veux accuser personne: je cherche à me renseigner. Est-il vrai que lorsque vous avez reçu des instructions du régisseur du transport, vous demandant de fournir plus de wagons à certains endroits, vous n'avez pas jugé à propos d'y donner suite?—R. Non, ce n'est pas exact.

D. M. Milner accuse votre chemin de fer de ne pas avoir collaboré avec lui. D'après vous, en quoi consistait ce manque de collaboration? J'ai cru vous entendre dire que vous n'aviez pas suivi les instructions du régisseur des transports?—R. Non, je n'ai pas dit cela. J'ai dit que le régisseur des transports n'avait pas donné d'instructions. Il insistait constamment auprès de nous pour que nous accélérions nos chargements et, de notre côté, nous lui signalions de temps à autre la nécessité d'accélérer les déchargements. Peut-être ne pouvait-il pas prendre de mesures efficaces; je n'en sais rien. Je n'ai pas essayé de juger la situation, mais nous nous sommes trouvés obligés de proportionner nos chargements à nos déchargements, sans quoi tous nos wagons auraient finalement été pleins de grain et seraient restés à ne rien faire sur les voies d'évitement. Quant à la question de collaboration, voici une lettre, datée de Montréal le 22 février 1956, qui m'a été adressée par le ministère des Transports:

> Cher monsieur Emerson,
>
> Au cours de l'entretien que j'ai eu hier avec les représentants de votre service du transport, ils ont mentionné votre demande au sujet des expéditions de blé à Saint-Jean, particulièrement du blé n° 2 du Nord.
>
> Je dois dire en commençant que les expéditions de grain par les ports de l'Atlantique seront plus fortes cette année qu'elles ne l'ont jamais été jusqu'ici; le fait est que la quantité sera à peu près égale à la capacité des élévateurs. L'élévateur que vous exploitez à Saint-Jean-Ouest manie la plus grande partie du grain qui, pour la plupart, est expédié en de nombreux petits lots à bord des transatlantiques. Comme vous le savez, votre élévateur de Saint-Jean a une capacité maxima de 2,500,000 boisseaux; la capacité effective d'entreposage est d'environ 2,200,000 boisseaux. Cet hiver, non seulement les expéditions sont considérables, mais elles portent sur une plus grande variété de grains et de qualités. Il y a toujours eu au moins 12 à 20 qualités ou sortes différentes de grain en entrepôt, ce qui réduit l'espace jusqu'à 1,500,000 boisseaux.
>
> Quant au blé, il y a eu une grande quantité des n°s 1, 2, 3 et 4 du Nord, des n°s 5 et 6, de l'amber durum de l'Ouest canadien n°s 2 et extra 4, de petites quantités d'orge et d'avoine, des fèves et du maïs et une très grande quantité de graine de lin. Comme vous le savez, la graine de lin est un produit extrêmement difficile à manier et par suite de la grande différence dans les défalcations de déchets, cela prend beaucoup d'espace de manœuvre dans un élévateur.
>
> La Commission canadienne du blé vend le blé en lots variant de 5 tonnes à 9,000 tonnes durant certaines périodes et les navires ne sont pas désignés. Il a été passé jusqu'ici plus de 1,500 marchés portant sur des quantités variant entre 5 et 9,000 tonnes, mais la plupart pour de petites quantités. Les fonctionnaires de votre service de transport de marchandises à l'étranger et moi avons travaillé en étroite collaboration et ils m'ont toujours accordé leur concours. Chaque semaine, je leur fournis

un état indiquant les ventes du mois par qualités et le nombre de wagons, aussi par qualités, qui doivent être chargés pour remplir ces commandes. En outre, je fais en sorte de savoir des acheteurs quels sont les vapeurs qui doivent transporter les différentes commandes. Je fournis à vos représentants la liste de tous les navires qui sont censés charger du grain à Saint-Jean, la quantité dans chaque cas et leur date d'arrivée, avec toutes les précisions possibles. Comme vous le savez, personne ne peut fixer la date d'arrivée de tous les navires: il y en a qui arrivent 10 jours ou un mois après la date du contrat et d'autres qui arrivent avant. Avec un élévateur de si petite capacité et d'aussi grandes quantités de grain à expédier, il est impossible d'escompter tous les changements quotidiens.

Au commencement de janvier nous avons donné une commande de deux chargements de blé amber durum extra n° 4 à être expédiés de Fort-William à Saint-Jean pour un navire qui devait arriver le 5 février et un autre pour un vapeur qui était attendu entre le 20 et le 25 février. Ces chargements sont actuellement à Saint-Jean où ils prennent beaucoup de place et sont la principale cause de l'encombrement qui existe en ce moment. Le vapeur "MELIDE" qui devait prendre la cargaison vers le 5 février a été pris dans les glaces en Europe, dans le canal de Kiel, et n'a pas pu se rendre à Saint-Jean. Ce sont des choses qu'il est impossible de prévoir. Je puis vous assurer que vos fonctionnaires, aussi bien du service de transport que de celui des marchandises pour l'étranger s'acquittent extrêmement bien de leur tâche et surmontent des difficultés innombrables.

Certains navires sont retardés par suite de l'encombrement du port, mais c'est à prévoir quand il y a tant à expédier et que les navires océaniques arrivent en paquets comme cela est arrivé à la suite du mauvais temps en Europe, sur l'Atlantique et dans les provinces Maritimes.

Votre bien dévoué,
Frank T. Rowan,
Régisseur adjoint du transport.

D. C'est un énoncé assez long?—R. Je voulais en citer le texte intégral.

D. Je le comprends. Vous avez dit, je crois, monsieur Emerson, ou, si je peux dire, vous vous plaignez principalement que vous n'avez pas pu donner le service voulu aux cultivateurs de l'Ouest par suite de la lenteur des déchargements et du renvoi de vos wagons aux élévateurs de tête de ligne?—R. Oui, cela résume assez bien ce que j'ai dit: le rythme des déchargements.

D. Avez-vous des données au sujet des déchargements du réseau national et savez-vous s'il s'est trouvé dans la même situation?—R. Je crois l'avoir fait consigner. Je vous dis encore une fois que la question de durée, le retard au terminus, n'est pas le seul critère. Si le Pacifique-Canadien doit transporter tant pour cent du grain, il faut qu'il ait la même proportion des déchargements, que ses wagons puissent faire demi-tour en un jour ou en dix jours, mais, naturellement, nous estimons que nous ne pouvons pas laisser des wagons chargés à ne rien faire, car, ainsi que l'a dit le régisseur des transports, les wagons couverts ne sont pas faits pour entreposer le grain.

D. Reconnaissez-vous, monsieur Emerson, que les points d'expédition de Saskatchewan en particulier et aussi de la région de Lethbridge, dans l'Alberta, qui sont desservis par votre compagnie, sont ceux où le contingent de livraison est bas et où les cultivateurs sont dans l'embarras?—R. C'est malheureusement vrai. Permettez-moi une analogie, monsieur McCullough. La situation est un peu la suivante: notre compagnie était dans la situation d'une mère de famille dont les enfants ont faim parce qu'elle ne peut pas se procurer assez de pain pour les nourrir.

D. Vous avez dit, je crois, que vous aviez environ 13,000 wagons couverts sur les lignes des États-Unis,—si je fais erreur, veuillez me reprendre,—ou qu'il y avait des wagons couverts américains sur vos lignes de l'Ouest. Est-ce bien cela? —R. Non, je ne vous ai pas cité ces chiffres-là.

D. Quelle était la différence?

Le PRÉSIDENT: N'est-ce pas consigné?

M. McCullough (Moose-Mountain):

D. Peut-être était-ce le total de toutes les lignes?—R. Voudriez-vous choisir une date? Cela change de jour en jour. Je peux vous citer le chiffre pour la fin de chaque trimestre.

D. Disons le 1er avril.—R. Fort bien. Le 1er avril, le Pacifique-Canadien possédait 48,558 wagons couverts; là-dessus, il y en avait 10,999 qui étaient sur les lignes des États-Unis et, par contre, il y avait 6,657 wagons couverts américains sur les lignes du Pacifique-Canadien. Ce que nous appelons notre proportion de wagons couverts sur voie, par rapport au nombre total des wagons qui sont notre propriété, était de 88·9 p. 100. Vous pouvez faire le calcul, mais cela vous donne une idée de notre situation au point de vue de la disponibilité des wagons: 88·9 p. 100.

A la même date, nous possédions 12,770 wagons plates-formes,—il faut en effet prendre aussi les wagons plates-formes si l'on veut juger l'ensemble de la situation—; nous en avions 854 sur les lignes des États-Unis et nous avions 2,805 wagons plates-formes américains sur nos lignes, de sorte que la proportion dans ce dernier cas était de 112·8, par rapport au nombre total de wagons plates-formes qui étaient notre propriété.

D. Je crois comprendre, monsieur Emerson, que vous ne chargez pas de grain habituellement dans les wagons couverts américains qui sont au Canada. Est-ce exact?—R. Pour des expéditions dans le pays même?

D. Oui.—R. C'est exact.

D. Vos wagons couverts ne sont-ils pas bien souvent réservés au transport de telle ou telle marchandise en particulier? Autrement dit, n'est-il pas vrai que certains wagons couverts, même des wagons canadiens, sont réservés pour le transport de la pâte de bois ou telle autre marchandise en particulier, plutôt que pour le transport du grain?—R. Je ne sais pas au juste ce que vous voulez démontrer, mais je vous ai cité les chiffres des chargements dans l'Ouest canadien et vous pouvez tirer vos propres conclusions.

D. J'aimerais avoir une réponse. N'avez-vous pas certains genres de wagons couverts sur vos lignes au Canada qui sont affectés spécialement au transport de certaines marchandises, soit de la pâte de bois, du papier, du sucre ou autres, y compris du blé? Je crois avoir vu sur les voies des wagons couverts portant l'inscription: "Réservé à certaines marchandises".—R. La farine, le papier-journal et autres marchandises de premier ordre?

D. Oui.—R. Oui, cela arrive parfois.

D. Pouvez-vous me dire combien de wagons couverts de ce genre vous avez sur les lignes américaines?—R. Je regrette de ne pouvoir vous le dire.

D. Ou la proportion de ceux qui sont ainsi désignés?—R. Je ne peux pas vous le dire.

D. Vous avez dit, je crois, monsieur Emerson, que les déchargements constituaient le principal critère pour juger du transport du grain dans l'Ouest canadien.—R. C'est ce qui le limite dans le cas du Pacifique-Canadien.

D. Et vous avez essayé de démontrer que disons 10,000 wagons supplémentaires n'auraient pas fait grande différence dans le transport du grain des fermes à la tête de ligne ou aux points d'écoulement?—R. La seule conclusion à tirer est que si nous avions chargé 10,000 wagons de plus, ils seraient encore chargés.

D. Malgré que vous n'ayez rien à voir dans le déchargement aux élévateurs de tête de ligne et que cette besogne appartienne à d'autres, prétendez-vous que le transport du grain des fermes aux points d'écoulement dépend du déchargement des wagons?—R. Oui.

D. Ensuite, autant que vous sachiez, si la quote-part n'était pas changée, n'auriez-vous pas quand même plus de wagons pour le transport du grain à ces différents endroits, étant donné l'accélération des départs et des retours au point de chargement?—R. Je ne saisis pas la dernière partie de votre question. Voudriez-vous la répéter, s'il vous plaît?

D. Ma question est la suivante: Étant donné qu'il existe un rythme de déchargement, lequel peut-être dépend jusqu'à un certain point de l'écoulement de notre grain et aussi des nouveaux débouchés, comment pouvez-vous être sûr que, même avec un plus grand nombre de wagons disponibles, vous ne pourriez pas transporter plus de grain aux terminus, ce qui accélérerait les déchargements et accroîtrait les ventes d'un bout à l'autre?—R. Parce que M. Taylor et moi contrôlons la situation. Nous veillons à ce qu'il y ait toujours des wagons chargés de grain aux terminus. Lorsque le déchargement s'accélère, nous augmentons les chargements; lorsqu'il ralentit, nous sommes obligés de ralentir aussi les chargements. Ce n'est pas plus difficile que cela.

D. Une seule autre question. Je crois comprendre que lorsque les wagons arrivent au terminus, on les trie et on les marque et qu'en vertu de l'accord conclu avec les compagnies, je suppose, vous pouvez désigner ceux que vous voulez qu'on décharge, au cas où il y aurait un long retard. Est-ce bien cela?—R. Vous voulez dire en cas de changement de destination?

D. La compagnie vous autorise à désigner les wagons qui pourront être déchargés ailleurs, s'il y a trop de retard à tel ou tel endroit.—R. De les diriger vers un autre élévateur, à condition (voilà le hic!) d'en trouver un qui veuille bien les accepter.

D. Oui, bien entendu. Vous ne pourriez pas mettre le grain à terre.—R. Je veux dire qu'il faut son autorisation.

D. Vous avez dit, monsieur Emerson, qu'il y avait des wagons disponibles pour le transport du grain, malgré que d'autres genres de transports-marchandises fussent plus profitables pour votre compagnie. Est-ce bien cela que vous avez dit?—R. Voudriez-vous répéter, s'il vous plaît?

D. Qu'il y avait plus de wagons disponibles pour le transport du grain que pour les autres marchandises, bien que celles-ci rapportent plus à votre compagnie.—R. Oui; ce n'est pas exactement ce que j'ai dit, mais cela s'en rapproche assez bien.

D. Eh bien, quelle préférence faites-vous pour le grain? Comment désignez-vous vos wagons pour le transport des différentes sortes de marchandises?—R. Il faut savoir se représenter la chose dans l'esprit, monsieur McCullough. Les wagons ne sont pas nécessairement désignés. Le wagon qui va aujourd'hui à Fort-William avec un chargement de grain peut revenir demain, par exemple, chargé de bois qui a été apporté par un navire des Lacs; il peut se diriger vers l'ouest et s'en aller jusqu'au littoral avec une charge de grain et revenir avec du bois. Tous les wagons sont utilisés en commun.

Le PRÉSIDENT: Est-ce tout ce que vous aviez à demander?

M. McCULLOUGH (*Moose-Mountain*): Oui.

Le PRÉSIDENT: Je crois que le Comité est maintenant prêt à aborder l'autre phase. Quand nous nous réunirons de nouveau demain matin, nous pourrons parler de la répartition.

M. Johnson (Kindersley):

D. Il y a une seule autre question à laquelle M. Emerson devrait pouvoir répondre très rapidement. Pourriez-vous nous dire quel est le délai de déchargement des wagons aux États-Unis, comparativement à celui du déchargement aux terminus dans notre pays?—R. Non, je n'ai pas de chiffres, mais aux États-Unis, on exige un droit de magasinage au bout de deux jours.

D. Vous n'avez pas de chiffres du tout indiquant comment vos wagons arrivent à leur destination, comparativement à notre déchargement?—R. Ils se trouvent à circuler sur les chemins de fer des États-Unis, monsieur Johnson. Nous ne possédons pas ce renseignement.

D. J'aurais pensé que lorsque vous envoyez un wagon chargé de telle ou telle marchandises, vous voudriez savoir combien cela va lui prendre de temps pour revenir sur vos voies et quels seraient les frais de magasinage?—R. Les frais de magasinage ne nous concernent pas. Ce sont les chemins de fer des États-Unis qui les perçoivent. Quant aux frais de location, ils commencent à partir du jour où le wagon quitte nos lignes et est échangé pour un wagon américain et continuent jusqu'à ce qu'il nous revienne, soit au bout d'un jour, de dix jours ou de quinze jours. Les frais de location sont payés sur le wagon jusqu'à ce qu'il nous soit retourné.

D. Ces frais de location vous compensent-ils pour la perte du wagon pendant qu'il est sur une autre ligne?—R. C'est la grande question. En réalité, elle cause beaucoup d'inquiétude aux États-Unis en ce moment. Je ne pense pas avoir besoin d'entrer dans les détails, mais je vous dirai qu'il y a une convention entre les chemins de fer du continent nord-américain. Elle est fixée par l'Association des chemins de fer américains.

Le PRÉSIDENT: Je propose que nous ajournions jusqu'à demain matin à 11 heures et demie.

La séance est levée.

APPENDICE "A"

Textes des lettres échangées entre le président du Comité et les associations suivantes:

(1) Ontario Concentrated Milk Producers' Marketing Board;

(2) Canadian Pacific Railway Company;

(3) Skiff and District Board of Trade.

ONTARIO CONCENTRATED MILK PRODUCERS' MARKETING BOARD

409, Huron Street, TORONTO 5, Ontario
Le 31 mai 1956.

Monsieur lé président,

Les producteurs de lait concentré d'Ontario ont certains problèmes qu'ils aimeraient à discuter avec le Comité de l'agriculture de la Chambre des communes. J'ai essayé, par d'autres voies, de fixer une entrevue, mais je suppose que je ne m'étais pas adressé à la bonne personne. Nous sommes prêts à rencontrer le Comité quand cela lui conviendra. Nous vous remercions d'avance.

Votre bien dévoué,

(signé) CHAS MILTON,
secrétaire-gérant.

M. René Jutras, député,
Président du Comité de l'Agriculture,
Chambre des communes,
OTTAWA, Ontario.

OTTAWA, le 28 juin 1956.

Cher monsieur,

Je vous accuse réception de votre lettre, sollicitant, au nom de votre association, une audience devant le Comité d'agriculture de la Chambre des communes

J'ai tardé à vous répondre, parce que je voulais m'assurer si notre mandat nous permettait d'entendre les représentations de votre association. Jusqu'ici, nous sommes chargés uniquement d'examiner le rapport de la Commission des grains et celui de la Commission canadienne du blé. Vous devez comprendre que cela vise exclusivement les céréales.

Donc, pour le moment, l'objet de vos représentations ne serait pas dans le cadre de notre mandat. Si la Chambre juge à propos de l'élargir de façon à inclure l'industrie laitière, je saisirai volontiers le Comité de votre demande, et je puis vous assurer que vous serez aussitôt averti. Toutefois, je ne prévois pas, à cette phase avancée de la session, que le Comité soit saisi de nouvelles questions.

Votre bien dévoué,

RENÉ M. JUTRAS.
Député de Provencher.

M. Chas. Milton,
Secrétaire-gérant,
Ontario Concentrated Milk Producers' Marketing Board,
409 Huron street,
Toronto 5, Ontario.

CANADIAN PACIFIC RAILWAY COMPANY

D. S. Thomson,
Vice-Président.

MONTRÉAL, le 9 juillet 1956.

Monsieur le président,

D'après les comptes rendus des séances de votre comité qu'ont publiés les journaux, notre Compagnie aurait été l'objet de certaines critiques relativement à la façon dont elle s'est acquittée du transport de la récolte du grain de l'Ouest.

En l'absence de M. Crump, je vous écris pour vous informer que les déclarations publiées dans les journaux sont absolument sans fondement et fausses. Durant toute la présente campagne, comme les années précédentes, le Pacifiue-Canadien a fait sa pleine part du transport du grain. Le fait est que pendant toute la campagne, notre compagnie a toujours eu, aux terminus de la tête des Lacs et du littoral du Pacifique, un nombre assez considérable de wagons qui attendaient d'être déchargés.

Notre compagnie serait heureuse qu'on fournisse à ses employés supérieurs qui ont la direction du transport du grain l'occasion d'exposer les faits à votre comité.

Votre bien dévoué,

(Signé) D. S. THOMSON,
Vice-président.

M. René N. Jutras,
Président du Comité de l'agriculture,
Chambre des communes,
Ottawa, Ont.

OTTAWA, le 11 juillet 1956.

Cher monsieur,

Je vous accuse réception de votre lettre du 9 courant.

A sa dernière séance, le même jour, le Comité m'a chargé de demander à votre président ou à d'autres représentants officiels du Pacifique-Canadien de bien vouloir se présenter devant le Comité, le mardi 17 juillet à 11 heures demie du matin, dans la salle 118 de la Chambre des communes, pour faire valoir les revendications de votre Compagnie.

Je vous transmettrai volontiers tous les renseignements que vous pourrez désirer au sujet du règlement et de la procédure de notre Comité permanent.

Bien sincèrement,

RENÉ J. JUTRAS, député.
Président.

M. D. S. Thomson,
Vice-président,
Canadian Pacific Railway Co.,
Montréal, P.Q.

SKIFF, ALBERTA, 11-12.

Président Comité Agriculture,
Chambre des communes Ottawa.

A beaucoup d'endroits dans l'Ouest le contingent de livraison est de huit boisseaux. Vu que nous avons un régime de vente obligatoire pour le grain demandons au nom des cultivateurs de la région qu'on nous accorde le même contingent et le délai nécessaire pour la livraison au cours de la présente campagne. Skiff a contingent de quatre boisseaux seulement qu'on ne peut pas livrer faute de place actuellement. Nos élévateurs ont commandes pour expédier en tout quatre-vingt-dix-huit wagons couverts mais commandes ne peuvent pas être remplies faute de wagons. Avec ce nombre de wagons pourrions avoir contingent de six boisseaux.

Skiff and District Board of Trade.

CHAMBRE DES COMMUNES

Troisième session de la vingt-deuxième Législature

1956

COMITÉ PERMANENT

DE

l'Agriculture et de la Colonisation

Président: M. RENÉ-N. JUTRAS

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

FASCICULE 10

Rapport de la Commission des grains du Canada pour l'année 1955

SÉANCE DU MERCREDI 18 JUILLET 1956

TÉMOINS:

M. R. W. Milner, régisseur des transports et membre de la Commission des grains. *Représentant la compagnie du chemin de fer du Pacifique-Canadien*: M. R. A. Emerson, vice-président, service de l'exploitation et de l'entretien; M. D. S. Thompson, vice-président; M. C. P. Samwell, surintendant des transports; et M. I. D. Sinclair, conseiller juridique général.

EDMOND CLOUTIER, C.M.G., O.A., D.S.P.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1956

COMITÉ PERMANENT

DE

L'AGRICULTURE ET DE LA COLONISATION

Président: M. René-N. Jutras,

et MM.

Anderson
Batten
Blackmore
Boucher (*Châteauguay-Huntingdon-Laprairie*)
Bruneau
Bryce
Bryson
Cardiff
Charlton
Clark
Decore
Demers
Deslières
Diefenbaker
Dinsdale
Fontaine
Forgie
Gingras
Gour (*Russell*)
Harkness
Harrison
Huffman
James
Johnson (*Kindersley*)
Kickham
Kirk (*Antigonish-Guysborough*)
Laflamme
Leboe
Légaré
Lusby
MacKenzie
MacLean
Mang
Massé
Matheson
McBain
McCubbin
McCullough (*Moose-Mountain*)
Ménard
Michaud
Montgomery
Murphy (*Westmorland*)
Nicholson
Perron
Pommer
Proudfoot
Purdy
Quelch
Roberge
Robinson (*Bruce*)
Schneider
Smith (*Battle-River-Camrose*)
Stanton
Studer
Thatcher
Tucker
Villeneuve
White (*Middlesex-Est*)
White (*Waterloo-Sud*)—60.

Secrétaire du Comité:
E. W. INNES.

ORDRE DE RENVOI

MERCREDI, 17 juillet, 1956.

Il est ordonné — Que le nom de M. Bryson soit substitué à celui de M. Argue sur la liste des membres dudit Comité.

Certifié conforme.

Le greffier de la Chambre:

LÉON-J. RAYMOND.

PROCÈS-VERBAUX

MERCREDI, 18 juillet 1956.
(19)

Le Comité permanent de l'Agriculture et de la Colonisation se réunit à 11 h. 55 du matin sous la présidence de M. René Jutras.

Présents: MM. Anderson, Bruneau, Bryce, Bryson, Charlton, Diefenbaker, Dinsdale, Forgie, Huffman, James, Johnson (*Kindersley*), Jutras, Laflamme, Leboe, Mang, Massé, McCullough (*Moose Mountain*), Ménard, Michaud, Nicholson, Pommer, Purdy, Quelch, Roberge, Robinson (*Bruce*), Smith (*Battle River-Camrose*), Stanton, Studer, Thatcher, Tucker et White (*Middlesex-Est*).

Aussi présents: Le très honorable C. D. Howe, ministre du Commerce, le très honorable J. G. Gardiner, ministre de l'Agriculture, M. R. W. Milner, régisseur des transports et membre la Commission des grains, M. C. B. Davidson, secrétaire de la Commission canadienne du blé. *Représentant la compagnie du chemin de fer du Pacifique-Canadien*: M. R. A. Emerson, vice-président, service de l'exploitation et de l'entretien, Montréal; M. C. P. Samwell, surintendant des transports, Moose-Jaw; M. D. S. Thomson, vice-président, Montréal; M. R. E. Taylor, surintendant général des transports, Montréal; M. T. Wood, surintendant général de la division du Manitoba, Winnipeg; M. T. R. Weise, surintendant-adjoint des transports, Winnipeg; et M. I. D. Sinclair, conseiller juridique général, Montréal.

Le Comité continue l'étude du rapport de la Commission des grains du Canada, 1955, particulièrement au point de vue de la manutention et de la livraison des grains.

Il est décidé de rappeler M. R. Milner, régisseur des transports et de lui permettre une déclaration.

M. Milner fait sa déclaration et est interrogé.

À 1 h. 5 de l'après-midi, la séance est suspendue jusqu'à 3 heures aujourd'hui.

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

(20)

La séance est reprise à 3 heures de l'après-midi, sous la présidence de M. René Jutras.

Présents: MM. Anderson, Bruneau, Bryson, Cardiff, Charlton, Deslières, Diefenbaker, Dinsdale, Forgie, Gour (*Russell*), Harrison, Huffman, James, Johnson (*Kindersley*), Laflamme, Leboe, Légaré, Mang, Massé, Matheson, McCullough (*Moose Mountain*), Ménard, Michaud, Nicholson, Pommer, Quelch, Roberge, Robinson (*Bruce*), Smith (*Battle River-Camrose*), Stanton, Studer, et Tucker.

Aussi présents: Le très honorable J. G. Gardiner; M. R. Milner, régisseur des transports et membre de la Commission des grains; M. C. B. Davidson, secrétaire de la Commission canadienne du blé. *Représentant la compagnie du chemin de fer du Pacifique-Canadien*: MM. R. A. Emerson, vice-président, service de l'exploitation et de l'entretien, Montréal; C. P. Samwell, surintendant des transports, Moose-Jaw; D. S. Thomson, vice-président, Montréal; T. Wood, surintendant général de la division du Manitoba, Winnipeg; T. R. Weise,

surintendant-adjoint des transports, Winnipeg; I. D. Sinclair, conseiller juridique général, Montréal.

Le Comité interroge M. Milner sur la manutention des grains. On le remercie et il se retire.

Les fonctionnaires du Pacifique-Canadien sont appelés de nouveau.

MM. Sinclair, Emerson, Samwell et Thomson offrent des commentaires au Comité.

Il est décidé que le Comité termine l'interrogatoire de M. Emerson aujourd'hui même.

On termine l'interrogatoire de M. Emerson. On le remercie de ses commentaires et de l'aide qu'il a apportée au Comité et on lui permet de se retirer.

A 6 heures et demie du soir, le Comité s'ajourne jusqu'au jeudi 19 juillet 1956, à 11 heures et demie du matin.

Le secrétaire du Comité,

E. W. Innes

TÉMOIGNAGES

MERCREDI, 18 juillet, 1956,
11 heures et demie du matin.

Le PRÉSIDENT: Silence, messieurs. Hier . . .

M. THATCHER: Avant que vous appeliez le témoin, je dois dire qu'hier soir j'assistais à une réunion du comité de la Banque et du Commerce. J'aurais une question très simple à poser à M. Emerson, me permettrait-on de le faire tout de suite?

Le PRÉSIDENT: Nous vous permettons une simple question.

M. THATCHER: A la page 8 de son témoignage, je vois que M. Emerson a mentionné qu'on ne travaille pas les samedis et dimanches aux installations de tête de ligne. Veut-il dire que si l'on employait un plus grand nombre d'hommes il serait possible d'accélérer les expéditions de grain et pense-t-il que la semaine de cinq jours de travail permet l'expédition de tout le grain que l'on peut vendre?

M. R. A. EMERSON: Je ne sais pas si l'on pourrait expédier tout le grain qu'il serait possible de vendre. Mais quant au déchargement du grain, ce serait fort désirable, car les chemins de fer travaillent sept jours par semaine et le grain arrive aux têtes de ligne tous les jours de la semaine. Naturellement le déchargement des wagons qui arrivent le vendredi se trouve automatiquement retardé jusqu'au lundi. C'est une perte de deux jours pour chaque wagon, ce qui ralentit le trafic.

M. THATCHER: Mais vous ne pourriez affirmer que cela permettrait d'expédier une plus grande quantité de grain?

M. EMERSON: Vous parlez là des expéditions de grain emmagasiné dans les élévateurs de tête de ligne et non des quantités de grain reçu dans ces élévateurs. Naturellement, c'est une question à laquelle je n'ai rien à voir et dont je ne sais rien.

Le PRÉSIDENT: Avant d'aborder le prochain article au programme, je vous ferai remarquer que le régisseur des transports est ici et qu'il aimerait à faire une déclaration au Comité. Le moment serait peut-être propice. Consentez-vous à entendre M. Milner dès maintenant?

Assentiment.

M. R. W. Milner, régisseur des transports et membre de la Commission des grains, est appelé:

Le TÉMOIN: Monsieur le président et messieurs les membres du Comité, je regrette l'obligation dans laquelle je me trouve de revenir devant vous. Je tiens à dire catégoriquement que je n'ai aucune rancune envers qui que ce soit au Pacifique-Canadien, mais il est de mon devoir de clarifier et de justifier les remarques que j'ai faites au Comité, lorsque j'ai dit que le Pacifique-Canadien m'avait fait défaut pendant une période de six semaines. Dans l'exécution de mes fonctions de régisseur des transports, il est arrivé souvent que j'aie eu des divergences d'opinion avec les autorités de chemin de fer, mais jusqu'à cette année, les discussions avaient été amicales et tout s'était réglé à l'amiable. Durant la dernière campagne agricole, cependant, je n'ai pu comprendre l'attitude du Pacifique-Canadien. Un élément nouveau m'a paru être intervenu dans les discussions si franches et si honnêtes que nous avions toujours eues avec la compagnie depuis 1951. J'ai dit que ce chemin de fer m'a grandement déçu pendant les mois de mars et d'avril. Le 2 mars, j'ai dû écrire une lettre à M. Crump à la suite d'une discussion que j'avais eue avec M. Thomson. Voici le texte de cette lettre:

Le chiffre de 19,000 wagons que vous avez assignés à notre région est très insuffisant.

On prévoit de fortes expéditions dès l'ouverture de la saison, tant de la tête des Lacs que des ports du Saint-Laurent. Les expéditions de la côte du Pacifique devraient continuer au même rythme au moins jusqu'à la fin de mai.

Le tableau quotidien préparé par mon bureau indique qu'au 27 février vous n'aviez chargé que 2,794 wagons de plus que les chemins de fer nationaux, tandis que l'an dernier, à pareille date, vous les dépassiez de 10,687 wagons. Le résultat à prévoir, c'est que les chemins de fer nationaux auront terminé leurs expéditions bien avant vous, vu que les vôtres sont plus considérables.

J'aimerais que vous ayez ici au moins 24,000 wagons le 7 avril au plus tard. Ce nombre est nécessaire à l'exécution de la tâche. Veuillez me tenir au courant de vos plans à cet égard.

M. Crump me répondit le 6 mars dans les termes suivants:

Reçu votre lettre du 2.

Dès mon retour au bureau, Dave Thomson m'a rapporté votre conversation par téléphone au sujet des fortes expéditions prévues pour la tête des Lacs dès l'ouverture de la navigation et pendant les mois de mai et de juin.

J'admets que le nombre de wagons du Pacifique-Canadien dans l'Ouest n'est pas aussi élevé que les années précédentes. D'autre part, ce matin, il est de 21,489, en regard de 21,317 à la même date l'an dernier. Ce chiffre comprend les wagons étrangers que nous avons ramenés vides de l'est. C'est là une opération coûteuse, mais les wagons qui ne conviennent pas au transport du grain, peuvent remplacer ceux-ci à d'autres fins, et nous en profitons.

Il ne faut pas perdre de vue le fait important qu'une utilisation plus complète des wagons faciliterait grandement les choses et nous avons signalé ce point à nos employés avec des résultats encourageants. Nous avons aussi donné instruction à nos agents de l'est d'envoyer dans l'Ouest tous les wagons disponibles, tant ceux du Pacifique-Canadien que les wagons étrangers. En outre, nous attendons la livraison de 3,000 wagons que l'on nous a promis; elle commencera en avril et se continuera au cours de l'année.

Soyez assuré que nous faisons tous les efforts possibles en vue de la situation.

J'espère que vous avez eu de bonnes vacances dans le sud et que le soleil ardent du midi vous a fait beaucoup de bien.

On a fait beaucoup de publicité à ce sujet, si je me souviens bien.

Mes relations passées avec les chemins de fer me permettaient d'espérer qu'on se rendrait à ma demande. Toutefois, la situation ne s'améliora aucunement et, le 5 avril, j'écrivais une nouvelle lettre:

Le 2 mars, je vous écrivais que le chiffre de 19,000 wagons est insuffisant et je vous demandais de le porter à 24,000 à la date du 7 avril.

Aujourd'hui 5 avril, il n'y aucune amélioration.

A pareille date l'an dernier, le Pacifique-Canadien avait chargé 13,350 wagons de plus que les chemins de fer nationaux. Cette année, vous ne les dépassez que de 3,919. Je regrette d'avoir à vous dire que les chemins de fer nationaux ont fait preuve de plus de collaboration dans leurs rapports avec nous, quand je leur ai demandé des wagons pour l'expédition du grain, depuis le début de la présente campagne agricole. J'ajouterai que votre division de l'ouest n'est pas à blâmer;

elle n'a pas le nombre de wagons voulus. Tous les membres de la Commission des grains ont signalé à maintes reprises que les stations du Pacifique-Canadien sont moins bien servies que celles des chemins de fer nationaux. Les compagnies de grain disent la même chose et vous pouvez constater, à l'examen des chiffres que je vous soumets que vous êtes en retard de 10,000 wagons environ sur les chemins de fer nationaux, par rapport à la même date de l'an dernier. Nous aurions gravement manqué de grain à Vancouver cette année, si je n'avais demandé aux chemins de fer nationaux d'accroître leurs expéditions vu que vous ne pouviez faire les vôtres.

Le mouvement du grain est considérable à l'ouverture de la navigation; des navires sont en chargement aujourd'hui et nous en attendons environ vingt autres lundi.

Je suis grandement désappointé de constater que vous n'avez rien fait en réponse à ma demande du 2 mars.

Le lendemain, je lui écrivis de nouveau:

Je viens de vérifier la situation dans les campagnes. Vous savez que la Commission du blé permet la livraison d'un certain nombre de boisseaux de chaque ferme autorisée, pourvu que l'entreposage soit disponible à l'endroit voulu. C'est un système de contingentement des livraisons. Quand des wagons sont fournis aux différents endroits, et que l'espace devient libre dans les entrepôts, la Commission du blé augmente le contingent accordé à chaque cultivateur.

Je vous ai dit que le mécontement est beaucoup plus marqué le long de votre chemin de fer qu'aux stations des chemins de fer nationaux et voici pourquoi:

Le contingent minimum est d'un boisseau par acre approuvée. Il y a présentement 220 endroits dans l'ouest du Canada où les cultivateurs n'ont pu livrer que le contingent minimum d'un boisseau. Or 192 de ces endroits sont situés le long de vos voies.

Le contingent est de deux boisseaux à 50 endroits de plus sur le Pacifique-Canadien que sur les chemins de fer nationaux.

Il est de trois boisseaux à 35 endroits *de moins* sur le Pacifique-Canadien que sur les chemins de fer nationaux.

Il est de quatre boisseaux à 88 endroits *de moins* sur le Pacifique-Canadien que sur les chemins de fer nationaux.

Il est de cinq boisseaux à 37 endroits *de moins* sur le Pacifique-Canadien que sur les chemins de fer nationaux.

En réponse à cette lettre, je reçus le télégramme suivant:

Votre lettre du 5 reçue au sujet des chargements de grain. La situation s'explique par le fait qu'en mars, le chiffre moyen des wagons chargés, en stationnement à la tête des Lacs, a été 1,677, tandis que l'on n'en déchargeait que 108 par jour. Chaque wagon a dû attendre en moyenne 15.5 jours avant d'être déchargé. Le rapport de ce matin indique que 2,638 wagons chargés attendent à la tête des Lacs. On en a déchargé 268 hier. A ce taux, l'approvisionnement suffira pour dix jours. La difficulté provient de l'inutilisation des wagons plutôt que de la rareté de ceux-ci. Vous conviendrez que si l'on veut augmenter le nombre des chargements de wagons aux stations du Pacifique-Canadien, il est essentiel que ceux-ci soient déchargés dans la même proportion aux élévateurs de tête de ligne.

C'était la première fois que cette question était soulevée dans toute ma correspondance avec les chemins de fer. Je me rends compte de l'importance que les chemins de fer attachent au déchargement rapide de leurs wagons. Depuis

cinq ans que je suis en fonction, les wagons ont été déchargés et libérés plus rapidement que par les années précédentes. C'est que j'ai collaboré avec l'association des élévateurs de tête de ligne et que j'ai déployé tous mes efforts en vue d'obtenir la libération rapide des wagons.

J'ai dû lui répondre au sujet de ces wagons chargés pendant le mois de mars et dont il a été question dans les témoignages entendus ici. J'écrivis:

> Vous savez aussi bien que moi qu'en mars les wagons sont restés sur les voies à la tête des Lacs, avec votre propre assentiment et celui de votre service de l'exploitation. Les déchargement de wagons se font plus rapidement à mesure que les expéditions libèrent les entrepôts. Veuillez répondre aux autres points de ma lettre que vous n'avez pas touchés dans votre télégramme. Encore une fois, veuillez noter que jusqu'au cinq avril courant vous n'avez chargé que 4,137 wagons de plus que les chemins de fer nationaux, en regard de 15,163 l'an dernier à pareille date. En d'autres termes, vos chargements ne constituent qu'un peu plus de 51 p. 100 du total, tandis qu'ils devraient être de 60 p. 100.

Crump me répondit:

> Reçu votre lettre du 6 concernant les chargements. Je comprends et partage l'inquiétude de la Commission du blé dans la mesure où les inégalités des contingents ne dépend pas des qualités de grain dont on ne veut pas aux têtes de lignes, mais je ne puis comprendre pourquoi l'on ne prend pas les mesures voulues afin de pousser plus rapidement le déchargement des wagons du Pacifique-Canadien, ce qui eût amélioré la situation. Le fait est que si nous avions chargé 10,000 wagons de plus au cours des derniers mois, comme vous le demandiez dans votre télégramme du 10, ces wagons seraient encore immobilisés. Il est certain que les wagons immobilisés à la tête des Lacs et à Vancouver sont là à la connaissance de notre service d'exploitation, mais celui-ci ne saurait approuver, pas plus que moi-même, ce gaspillage de moyens de transport, car on ne saurait récupérer les jours d'utilisation perdus pendant que les wagons sont immobilisés. Dans vos comparaisons avec l'an dernier, n'oubliez pas qu'en février 1955 les chargements des chemins de fer nationaux n'ont pas été considérables. Au cours des six dernières années, nos chargements de grain dans les Prairies n'ont été que de 53.6 p. 100 du total et n'ont jamais dépassé 55.8 p. 100; je ne puis accepter votre estimation de 60 p. 100. Le nombre de wagons que vous mentionnez ne comprend pas les wagons étrangers.

Je répondis à M. Crump dans les termes suivants:

> J'ai reçu votre télégramme en réponse à ma lettre du 6 et je ne vois pas l'utilité de continuer la revue du passé. Je vous ai dit franchement que votre compagnie n'a pas transporté sa part de la récolte de l'année courante, de sorte que les endroits desservis par le Pacifique-Canadien ont été moins bien traités que les stations des chemins de fer nationaux. Si vous aviez chargé 10,000 wagons de plus, ce que vous ne pouviez faire et vous le savez bien, les chemins de fer nationaux n'eussent pas été obligés d'en transporter autant et ces wagons n'auraient pas été immobilisés comme vous le prétendez.
>
> Si vous avez toujours pensé que le nombre de vos wagons sur les voies était trop considérable, quand par exemple il était de 1,677 en mars, le temps de le dire était à l'assemblée de la Commission du blé et des chemins de fer, à laquelle il a été convenu que vous et les chemins de fer nationaux auriez 8,000 wagons chargés à la tête des Lacs avant l'ouverture de la navigation.
>
> En passant, je soulignerai que cela s'est toujours passé ainsi depuis 47 ans que je fais le commerce du gain.

Un grand nombre de ventes comportent la livraison dans les cinq ou dix jours qui suivent l'ouverture et il est nécessaire que les wagons soient à la tête des Lacs à l'avance si l'on veut exécuter ces livraisons. Il n'y a là rien de nouveau; c'est toujours ainsi que l'on a fait le commerce du grain.

Les pourcentages des chargements des années passées n'ont rien à voir à la situation actuelle; c'est le cas présent qu'il s'agit de régler. Vos chargements depuis le début de la présente campagne agricole ont été insuffisants et, vu qu'il ne reste plus que trois mois et demi, vous devrez fournir 60 p. 100 des wagons aux endroits que vous desservez afin de transporter le grain voulu aux points d'expédition.

Ce qui m'étonne le plus dans cette controverse avec votre compagnie, c'est que toutes les personnes renseignées dans le pays savent que vous n'avez pas assez de wagons dans l'Ouest depuis l'automne dernier. Tout ce que nous obtenons de Montréal n'est qu'excuses, plaintes contre l'immobilisation des wagons et doléances de toutes sortes, mais nous ne recevons pas de wagons.

Examinez vos livres et consultez Rollie Taylor, ou ceux qui font la distribution des wagons depuis des années; ils vous diront que le nombre de vos wagons dans l'Ouest depuis un an est moins élevé qu'il l'a jamais été depuis 1950. Le volume de votre transport en général étant plus élevé, il faut conclure que le nombre des wagons destinés au transport du grain est moins considérable. Je crois vous avoir expliqué, la dernière fois que je suis allé à votre bureau, pourquoi les chargements des chemins de fer nationaux avaient été moins considérables en février et en mars que l'an dernier.

Je vous préviens, Buck, que s'il n'y a pas de grève des marins sur les Lacs, le nombre de vos wagons chargés fera bientôt voir l'insuffisance de vos prévisions.

J'attachai à cette lettre un état des quantités de grain encore détenues par les cultivateurs. Elles s'élevaient à 345 millions de boisseaux environ sur les voies du Pacifique-Canadien, en regard de 235 millions sur les chemins de fer nationaux, ce qui donne une proportion de 60 p. 100.

Le lendemain, je lui écrivis de nouveau:

Afin de vous faire voir les besoins du transport et vu que vous dites ne pouvoir accepter la proportion de 60 p. 100, je vous envoie un tableau qui indique les quantités de grain emmagasinées dans les élévateurs ruraux ou détenues par les cultivateurs, le 15 mars, ainsi que leur répartition entre le Pacifique-Canadien, les chemins de fer nationaux et le N.-A.

Dans la discussion des pourcentages, on peut laisser de côté les chiffres relatifs au N.-A., vu qu'il est entendu que votre compagnie et les chemins de fer nationaux se divisent également ce volume de transport. Cependant, vous n'en avez rien fait jusqu'à présent et les chemins de fer nationaux ont dû combler l'insuffisance.

A cette date, l'écart était d'environ 1,000 wagons.

Vous constaterez à l'examen de ce tableau que si votre compagnie a l'intention de donner aux cultivateurs situés le long de ses voies le même service que les chemins de fer nationaux donnent à leurs clients, il vous faudra prendre des mesures pour transporter les pourcentages de grain indiqués.

Je reçus de lui une dernière lettre le 16 avril et ceci termina la correspondance, du moins en ce qui me concerne. Dès le deuxième paragraphe, je vis que nous aurions enfin des résultats. Il disait:

Je me réfère à votre lettre du 11 avril relativement au transport du grain.

Nous paraissons d'accord sur un point au moins, c'est qu'il est futile de continuer la présente controverse. L'essentiel consiste à exécuter la tâche.

Il parlait ensuite de choses étrangères au sujet en discussion.

Vous avez là une image de la situation pendant la période au sujet de laquelle j'ai exprimé mon désappointement. Le nombre de wagons fournis par le Pacifique-Canadien pendant les divers mois de l'année, y compris les wagons étrangers, se répartit comme suit: janvier, 22,953; 1er février, 22,588; 1er mars, 21,494; 1er avril, 21,862; le 1er mai, après que j'eus reçu cette dernière lettre de M. Crump, 25,908; 1er juin, 26,804. De sorte que mes efforts répétés ont porté leurs fruits.

C'est sur ces faits que j'ai fondé mon opinion que le Pacifique-Canadien ne nous a pas donné satisfaction pendant cette période. J'ai expliqué de mon mieux la situation à la compagnie. J'ai indiqué le nombre de wagons qu'elle devait fournir, d'après moi. M. Emerson vous a dit hier qu'il n'était pas de mon avis et que l'on n'avait pas fourni le nombre de wagons demandés pour cette raison. Mais la période qui m'occasionna les plus graves inquiétudes, fut celle du 2 mars au 5 avril. Après la lettre du 6 de M. Crump, que je vous ai lue, nous avions toute raison de penser que les wagons nous arriveraient comme autrefois, mais il n'en fut rien et je fus désappointé. Je vous ai lu la correspondance, je vous ai donné la statistique des wagons et vous pouvez juger par vous-même si l'on a collaboré, oui ou non.

Une chose en particulier m'a troublé. C'est la suggestion que le déchargement des wagons aux têtes de lignes devrait régler en quelque sorte le volume des expéditions. Je ne comprends pas que M. Emerson eût pu imaginer qu'on ne déchargeait pas ses wagons au taux des expéditions. Je citerai à ce sujet la propre statistique du Pacifique-Canadien. En 1955-1956, du 1er août au 25 juin, le Pacifique-Canadien a accepté 52.4 p. 100 du grain chargé aux élévateurs ruraux. Pendant la même période, ses wagons déchargés à Vancouver et à la tête des Lacs formaient 52.8 p. 100 du total. L'année précédente, en 1954-1955, du 1er août au 25 juin, le Pacifique-Canadien avait pris 55.4 p. 100 des chargements aux élévateurs ruraux. Pendant la même période, ses wagons avaient été déchargés à Vancouver et à la tête des Lacs, dans la proportion de 56.2 du total.

Je vais vous expliquer bien clairement cette question. Si le chemin de fer à 2,000 wagons chargés au début de la campagne agricole, et s'il fait ensuite 52 ou 55 p. 100 des expéditions, et qu'à la fin de la campagne il lui reste encore 2,000 wagons chargés, c'est donc que les déchargements se sont faits au même taux que les expéditions. Je ne puis comprendre pourquoi l'on craignait qu'en acceptant 55 p. 100 des expéditions, les wagons ne seraient pas déchargés. L'expérience du passé démontre que les déchargements se font à la même cadence que les expéditions.

En terminant, j'ai le devoir de vous prévenir que si la Commission du blé passe ses commandes d'expédition également aux élévateurs ruraux et si les chemins de fer nationaux attribuent un plus grand nombre de wagons à ce service que le Pacifique-Canadien, à cause de la politique de cette compagnie de régler les chargements aux élévateurs ruraux sur les chiffres du déchargement aux têtes de ligne, alors les endroits desservis par le Pacifique-Canadien seront moins bien traités que les stations des chemins de fer nationaux.

Il est impossible de garantir que les wagons seront déchargés au même rythme que se font les chargements. Je ne sais pas comment on pourrait y arriver, mais mon expérience longue de plusieurs années indique qu'il n'y a

pas lieu de s'inquiéter à ce sujet. En d'autres termes, les wagons sont normalement déchargés dans les mêmes proportions que se font les chargements.

Si la Commission du blé acceptait cette règle du Pacifique-Canadien, elle se verrait obligée de répartir ses commandes d'expédition aux divers endroits dans la proportion exacte des quantités de grain qui doivent être transportés par les deux chemins de fer.

Messieurs, je n'ai plus rien à ajouter. Je n'ai aucune animosité envers le Pacifique-Canadien. J'ai toujours eu la meilleure collaboration, sauf pendant la période dont j'ai parlé. Comme je l'ai déjà dit au Comité, on ne saurait accuser une compagnie qui a collaboré dans la mesure de 98 p. 100 en général, de s'être montrée injuste sur un point en particulier. Je le répète, je n'ai pas la moindre animosité à l'égard des représentants du chemin de fer.

J'ai reçu le meilleur traitement possible du surintendant et du personnel de la distribution des wagons; ils m'ont toujours accordé leur collaboration dans tout ce que je leur demandais. C'est la seule fois où j'ai pensé qu'on avait manqué de franchise et je ne puis comprendre pour quelle raison on ne me fournissait pas les wagons que je demandais.

Dans le passé, et je pense que les autorités du chemin de fer l'admettront, je n'ai jamais demandé de wagons sans savoir pourquoi. Il y a des choses dont il faut tenir compte dans le chargement des wagons. Par exemple, je puis être en possession de renseignements que les autres n'ont pas. Je puis connaître d'avance le chiffre des commandes ou les arrivées des navires, mais je suis toujours disposé à partager ces renseignements. Je passe aux chemins de fer mon relevé quotidien de la situation, que le Comité a vu déjà. J'inclus dans cette communication tous les renseignements en ma possession et même certaines informations confidentielles concernant les ventes de la Commission du blé.

Je me bornerai à ajouter qu'il serait malheureux qu'un incident de ce genre soit une cause de friction entre les autorités du chemin de fer et le régisseur des transports.

Je suis prêt à rencontrer les représentants du chemin de fer; j'avais même prévu une conférence pour ce matin, mais j'ai été tellement occupé que je n'ai pu y donner suite. Je pense pouvoir régler de façon satisfaisante mes difficultés avec les chemins de fer. Du moins, j'ai toujours réussi à le faire jusqu'à présent. Ma déclaration n'a porté que sur le défi que l'on m'a lancé quand j'ai dit que le chemin de fer ne m'avait pas accordé sa collaboration.

M. Johnson (Kindersley):

D. Ce que le témoin, M. Milner, nous a dit ce matin corrobore certainement son assertion à l'effet que le Pacifique-Canadien ne l'avait pas secondé en une période très critique. Les témoignages entendus hier ont aussi corroboré une autre de ses assertions à l'effet qu'il y a un trop grand nombre de gratte-papier et de théoriciens dans les bureaux.—R. Je voudrais rectifier cette impression. J'ai employé une expression malheureuse et je la regrette. J'aurais plutôt dû dire "cessez de m'envoyer des statistiques et des théories dont on n'a jamais entendu parler; occupons-nous d'abord d'expédier le grain."

J'ai mal choisi mon expression de "gratte-papier et de théoriciens". Je n'avais aucunement l'intention de ridiculiser les fonctionnaires du Pacifique-Canadien ou de les blâmer de quelque façon.

M. TUCKER: Monsieur le président, allons-nous interroger le témoin ou faire des discours ?

Le PRÉSIDENT: J'allais justement dire que nous avons rappelé le témoin pour qu'il fasse sa déclaration. Je permettrai les questions au témoin, mais on ne doit pas formuler de théories fondées sur son témoignage.

M. JOHNSON *(Kindersley)*: Monsieur le président, je poserai ma question, mais j'imagine que nous avons droit ici aux mêmes privilèges que l'on reconnaît au comité de la Banque et du Commerce. D'après ces règles de procédure, j'ai le droit d'exercer mon privilège parlementaire de préfacer mes remarques et d'établir les bases sur lesquelles je fonderai ma question.

L'élément le plus perturbateur que j'aie discerné hier au cours de la déposition des fonctionnaires du Pacifique-Canadien, c'est le dédain qu'ils affichent à l'égard des devoirs et des responsabilités du Parlement. Voici, que cette grande compagnie, l'une des plus importantes du monde entier, repousse les suggestions des représentants élus au Parlement du Canada ou des fonctionnaires du Parlement et je vois là un geste inquiétant.

Je veux que les fonctionnaires du Pacifique-Canadien qui sont ici revisent leur attitude au sujet de nos responsabilités de membres du Parlement, et de l'autorité conférée à nos fonctionnaires, en particulier au régisseur des transports du ministère fédéral des Transports. Il ressort des témoignages entendus que le Pacifique-Canadien n'a qu'une seule préoccupation, celle des bénéfices.

Le PRÉSIDENT: A l'ordre. Le Comité a convenu hier que les membres doivent se limiter à des questions posées directement aux témoins. Il est inutile d'essayer à ce stade de l'enquête de formuler des conclusions fondées sur des témoignages qui ne sont pas encore terminés. Nous n'avons encore examiné qu'un seul point et nous passerons maintenant à une autre étape de la discussion. Je le répète, nous avons convenu hier de remettre nos conclusions à la fin des interrogatoires.

Vous avez invoqué il y a un instant les privilèges parlementaires des membres du Comité. Il est vrai que chaque membre a le droit d'exposer ses vues au Comité quand il le juge à propos, mais la question de la procédure à suivre est en tout temps décidée par les membres présents. Je m'en remets à ce sujet aux membres du Comité bien qu'hier nous ayons décidé de commencer par les interrogatoires avant de passer aux expresssions d'opinions.

M. TUCKER: Si M. Johnson n'a aucune question à poser, j'en aurais une.

M. JOHNSON *(Kindersley)*: Ma question est aussi pertinente que celles du député de Rosthern.

Le PRÉSIDENT: A l'ordre !

M. JOHNSON *(Kindersley)*: Hier, le Pacifique-Canadien a attribué tout le retard apporté à l'expédition du grain au temps que le Syndicat du blé de la Saskatchewan consacre au déchargement des wagons. Il est évident au contraire que toutes les difficultés éprouvées dans le transport du grain par le Syndicat du blé de la Saskatchewan, par le ministère du Transport et par le ministère du Commerce et par les cultivateurs eux-mêmes ont une source commune. Mais le Pacifique-Canadien rejette la responsabilité sur la propre organisation des cultivateurs, le Syndicat du blé de la Saskatchewan.

Le PRÉSIDENT: A l'ordre ! Je regrette d'avoir à vous interrompre, monsieur Johnson, mais vous n'êtes certainement pas en train de poser une question à M. Milner. Nous avons un témoin devant nous, le régisseur des transports. Voudriez-vous adresser vos questions au régisseur des transports ?

M. JOHNSON *(Kindersley)*: Monsieur le président, je me rends à votre insistance !

M. Johnson (Kindersley):

D. Voici quelle sera ma question au régisseur des transports: vu cette expérience, vu que l'on s'écarte de la procédure de collaboration avec les chemins de fer qui a toujours donné de bons résultats jusqu'à présent, ne sera-t-il pas nécessaire que vous donniez des ordres formels que le Pacifique-

Canadien ne pourra méconnaître ?—R. Je me demande si le Comité est saisi de cette question. Mais je n'ai aucun doute, d'après mon expérience, que nous trouverons une solution à ce problème d'ici la clôture de la saison de navigation qui marquera la fin de mes fonctions. Je n'ai pas le moindre doute à ce sujet.

Si j'ai des inquiétudes à cet égard, j'en avertirai les autorités compétentes, mais nous n'avons présentement aucune difficulté et je n'en anticipe pas. Je connais "Dave" Thomson depuis au moins trente ans, je connais aussi "Roly" Taylor et tous leurs collègues. Je n'anticipe aucune difficulté à la conclusion d'arrangements nouveaux avec les chemins de fer, qui assureront un degré de collaboration encore plus élevé que dans le passé. Si j'échoue, j'avertirai les autorités.

D. Mais advenant une répétition de cette situation, ne pensez-vous pas que vous devriez exercer vos pouvoirs ?—R. Je n'ai jamais exercé les pouvoirs que la loi me confère pour la bonne raison qu'il est impossible de leur donner effet, bien qu'ils soient mentionnés dans la loi. Si je disais à un chemin de fer "Vous devez accorder un plus grand nombre de wagons au transport du grain", j'imagine, comme je vous l'ai déjà dit qu'on me répondrait "Très bien, monsieur le régisseur, mais quelles marchandises allons-nous cesser de transporter ?" Il me faudrait ensuite répondre à toutes les récriminations des fabriques de ciment, des industriels forestiers, et ainsi de suite. On me reprocherait d'avoir donné de tels ordres. Tout ce que je puis faire, comme toujours, c'est d'expliquer la situation aux chemins de fer et j'ai toujours été bien reçu, sauf pendant la période que j'ai mentionnée. Je ne pense pas que cela se produise de nouveau et je compte sur la même collaboration des chemins de fer qu'ils m'ont toujours accordée.

D. Vous dites que la loi ne vaut rien parce qu'il est impossible de l'appliquer ?—R. Je dis que je n'aurai pas recours aux pouvoirs qu'elle me confère parce que je n'obtiendrais pas le résultat désiré.

D. Cela revient à dire que la loi ne vaut rien.

Le PRÉSIDENT: C'est la conclusion de M. Johnson.

M. McCullough (Moose-Mountain):

D. Monsieur le président, M. Emerson a dit, à la page 4 de son mémoire: "Le chemin de fer Canadien du Pacifique a toujours eu un assez grand nombre de wagons qui attendaient d'être déchargés à la tête de ligne". Je demanderai à M. Miller de nous dire si cette assertion est exacte, à son point de vue?—R. Oui.

D. Diriez-vous, monsieur Milner, que pendant cette période critique qui a fait l'objet de la discussion, le Pacifique-Canadien a mis en œuvre une nouvelle méthode d'utilisation des wagons qui expliquerait le manque de collaboration dont vous vous plaignez ?—R. Je ne suis pas un expert en chemins de fer. Je ne l'ai jamais prétendu. Mais à mon titre d'homme d'affaires, car je me suis occupé d'affaires toute ma vie, je dirais que l'une des nécessités essentielles du transport, c'est que l'équipement soit utilisé au maximum. C'est un gaspillage que de retenir les wagons et les utiliser à l'entreposage.

Si vous vous souvenez, j'ai dit l'autre jour au Comité ou à la Commission canadienne du blé, que je ne demanderais pas aux chemins de fer de garder plus 8,000 ou 9,000 wagons chargés à la tête des Lacs. C'est le nombre qu'il y avait lors de cette discussion et j'ai dit alors que si l'on gardait un plus grand nombre de wagons chargés, ce serait un gaspillage des moyens de transport que je ne demanderais pas aux compagnies.

D. De quelle période voulez-vous parler ?—R. Il s'agit d'une période différente, mais le principe en jeu est le même. Je ne demanderais jamais et

je n'ai jamais demandé aux chemins de fer d'immobiliser des wagons chargés aux têtes de lignes en plus d'une réserve de chargement d'environ trois jours. Je pense que c'est suffisant. L'on me reprendra peut-être et les chemins de fer peuvent produire des chiffres différents, mais j'ai en vue les wagons garés aux têtes de lignes. Si le nombre en était diminué de moitié, il n'y aurait plus sur les voies que quinze ou seize wagons, et l'élévateur ne pourrait travailler qu'à la moitié de sa capacité. Comme je l'ai dit, il me semble que le nombre de wagons le plus utile à chaque élévateur de tête de ligne est égal à trois fois la capacité de chargement quotidienne de cet élévateur. Si les élévateurs des têtes de lignes fonctionnaient à plein rendement, il faudrait alors une réserve de 3,300 à 3,500 wagons. Quand on dépasse ce nombre, on va trop loin et l'on gaspille l'utilisation du matériel roulant.

D. Le nœud de la difficulté semble être que dans vos efforts en vue d'évacuer le grain des différents élévateurs des Prairies, vous ne disposiez pas d'un nombre suffisant de wagons. Les chemins de fer et M. Emerson prétendent, et vous paraissez du même avis, qu'il y avait durant cette période un nombre suffisant de wagons du Pacifique-Canadien qui attendaient le déchargement aux têtes de lignes ?—R. C'est exact.

D. Hier soir, j'ai demandé à M. Emerson si un plus grand nombre de wagons, disons 10,000 étaient disponibles, le mouvement du grain vers les divers marchés se trouverait accéléré. Il m'a répondu que la seule différence serait qu'il y aurait un plus grand nombre de wagons chargés.

Voici ce qui m'embrouille. Si le Pacifique-Canadien avait un nombre suffisant de wagons aux élévateurs de têtes de ligne, comment pouvez-vous, en votre qualité de régisseur des transports, dire qu'on n'a pas suffisamment collaboré avec vous pendant ces périodes critiques ? Vous convenez qu'il y avait un nombre suffisant de wagons.—R. Aux élévateurs de tête de ligne ?

D. Oui.—R. Il y a d'autres endroits où l'on fait le déchargement des wagons; par exemple, aux moulins et aux élévateurs de l'intérieur. Si l'on m'avait fourni les wagons quand je les ai demandés, je les aurais employés et il n'y aurait eu aucun retard. Nous aurions trouvé un endroit où les utiliser. Le déchargement aux élévateurs de tête de ligne ne se faisait pas à plein rendement et il eût été possible d'utiliser là un plus grand nombre de wagons. Il faut aussi alimenter les moulins et les élévateurs de l'intérieur. Nous aurions pu charger un plus grand nombre de wagons sans que la période de déchargement soit accrue de plus d'une demi-journée.

D. Il y a lieu de dire alors que si l'on avait chargé un plus grand nombre de wagons aux points désignés dans les commandes de la Commission canadienne du blé, le Pacifique-Canadien eût évacué une plus grande quantité de grain des élévateurs ruraux ? Est-ce exact ?—R. Je le pense.

D. Nous devrions être bien certains de notre affaire, car nous portons des accusations sérieuses.—R. Dans ce cas, je dirai "oui" sans hésiter.

D. Je veux être juste et aller au fond de la question. Pensez-vous que cette politique adoptée au cours de l'été en vue d'une meilleure utilisation des wagons était principalement dictée par la crainte que l'on retiendrait ces wagons trop longtemps pour leur déchargement à ces endroits et qu'ainsi ils ne pourraient être utilisés normalement ?—R. L'historique de mon administration en qualité de régisseur des transports suffisait à indiquer aux chemins de fer que je ne leur demandais pas des wagons avec l'intention de les retenir. J'ai aidé aux chemins de fer, par tous les moyens, à hâter le déchargement et le retour de leurs wagons et je pense qu'ils conviendront que les résultats actuels sont meilleurs qu'avant mon entrée en fonctions. Je ne leur demanderais pas de diriger des wagons vers l'ouest si je ne savais pas quoi en faire. Je ne voudrais pas prendre le risque de retenir ces wagons plus qu'il est normal.

Maintenant, vous m'avez demandé il y a un instant s'il y avait à la tête des Lacs un nombre suffisant de wagons pour alimenter la capacité de déchargement des élévateurs. Je dois répondre par un "oui" à cette question, mais je pense qu'il eût été possible d'accélérer davantage le déchargement des wagons si cela avait été jugé nécessaire.

D. En d'autres termes si les arrivages de wagons avaient été plus considérables.—R. Nous aurions pu accélérer le déchargement aux élévateurs de tête de ligne. Cela ne fait aucun doute.

D. Monsieur Milner, que pouvez-vous répondre à l'accusation, ou plutôt à l'assertion des chemins de fer, qu'à certaines têtes de ligne les wagons étaient retenus jusqu'à 20 jours; est-ce exact ? Je crois que l'on a mentionné 20.6 jours hier soir, et l'on parlait des élévateurs de tête de ligne du Syndicat de la Saskatchewan. Le Pacifique-Canadien a peut-être raison de mentionner ces endroits. Puisque vous avez le pouvoir de détourner ces wagons de grain vers d'autres élévateurs où ils auraient été déchargés dans un délai raisonnable, pourquoi ne l'avez-vous pas fait ? Les chemins de fer vous auraient peut-être accordé un plus grand nombre de wagons dans ce cas. Il semble que votre méthode d'opération a résulté en une accumulation de wagons qu'on ne pouvait décharger, ce qui justifiait le Pacifique-Canadien de ne pas faire d'autres expéditions de grain et de ne pas fournir un plus grand nombre de wagons. Vous devriez répondre à cette question une fois pour toutes et ne pas vous borner à dire que vous auriez pu faire décharger ces wagons ailleurs. On a accusé le Syndicat de la Saskatchewan, nommément, d'avoir causé cette congestion et nous devrions être renseignés sur ce point. Le Syndicat de la Saskatchewan a-t-il réellement été responsable de cette situation, ou, dans l'exercice de vos fonctions de régisseur, eussiez-vous pu diriger ces wagons vers d'autres élévateurs et assurer au Pacifique-Canadien qu'il n'y aurait pas de ces longs délais de déchargement des wagons ? Cette question me paraît raisonnable.—R. Je n'aurais pas pu donner pareille garantie durant cette période. Le Pacifique-Canadien doit savoir que j'ai employé toute mon influence auprès des élévateurs de tête de ligne dès qu'il y avait un trop grand nombre de wagons sur les voies et que je me suis efforcé de les diriger vers d'autres elévateurs. En ce qui a trait au Syndicat de la Saskatchewan, j'ai dû m'adresser au moins cinquante fois au Syndicat du Manitoba et demander à ce dernier de lui venir en aide et d'accepter l'excédent de wagons du Pacifique-Canadien qui étaient sur les voies.

Il est malheureux que l'on ait mentionné une période qui inclut le mois de mars, car, je le disais il y a un instant, tout avait été convenu avec les chemins de fer, qui prétendent maintenant que c'était un gaspillage des moyens de transport et j'en conviens. Mais c'est ainsi que l'on avait toujours fait. Le Pacifique-Canadien et le National-Canadien avaient convenu de tenir constamment 8,000 wagons en service et les wagons chargés dont on parle faisaient partie de ce nombre. C'est pourquoi cela ne m'inquiétait aucunement.

D. Vous parlez maintenant des wagons immobilisés à l'élévateur de tête de ligne ?—R. Certainement, à toutes les têtes de ligne. Ces wagons étaient inclus dans le nombre convenu par les deux chemins de fer comme devant être chargés avant l'ouverture de la navigation. Je le répète, cela se reproduit tous les ans, depuis 47 ans que je pratique ce commerce. Il est coutumier de réunir un nombre considérable de wagons à la tête des Lacs avant l'ouverture de la navigation et l'on n'a fait rien de plus que les années précédentes.

D. Si vous n'avez rien à ajouter à votre réponse à ma dernière question, je dois conclure que la période critique de cette année-ci n'a présenté rien d'anormal. Vous êtes d'avis tout simplement que le Pacifique-Canadien n'a pas fourni pendant cette période le nombre voulu de wagons pour le transport du grain aux élévateurs de tête de ligne ?—R. C'est exact.

Le PRÉSIDENT: M. Smith a la parole.

M. Smith (Battle River-Camrose):

D. Je poserai quelques questions à M. Milner, mais je dois les préfacer de certaines remarques. Hier soir, on nous a dit qu'en moyenne les wagons avaient été retenus aux élévateurs de tête de ligne le nombre de jours suivants: avril, 4.6; mai, 3.1; juin, 3.2. Ce sont les chiffres mentionnés, si je ne fais erreur. M. Milner nous a dit ce matin qu'il a commencé à correspondre sérieusement avec le Pacifique-Canadien dès le début de mars, en anticipation de plus fortes expéditions de grain en avril, mai et juin. D'après la statistique de M. Milner, pendant le mois d'avril, le Pacifique-Canadien n'a augmenté en rien le nombre de wagons qu'il avait réservés au transport du grain de l'Ouest. Toutefois, à la fin de juin, ou au cours de ce mois, il avait accru le nombre de wagons disponibles de 5,000 unités. Voici maintenant ma question à M. Milner. Si le Pacifique-Canadien avait donné suite à votre demande dès le 1er avril, quel nombre approximatif de boisseaux de blé eussent pu être expédiés des stations de ce chemin de fer pendant les mois d'avril, mai et juin ? Si vous aviez eu 5,000 wagons de plus, quelle quantité additionnelle de grain eût été expédiée de l'Ouest par le Pacifique-Canadien ?—R. C'est assez difficile à dire. Je ne m'attendais pas de recevoir ces 5,000 wagons le jour même où je les demandais.

D. Non, mais— —R. Dans ma lettre, j'exprimais l'espoir qu'à la date du 7 avril, le nombre de wagons disponibles—

D. C'est bien cela.—R. —atteindrait 24,000. J'imaginais que le nombre de wagons s'élèverait graduellement de 21,000 à 24,000, à raison d'un certain nombre chaque semaine, de sorte que le 7 avril, il eût atteint le chiffre de 24,000. C'était la date de l'ouverture de la navigation qui, en réalité, commença le 6 avril.

D. Vous auriez donc eu 3,000 wagons de plus le 7 avril ?—R. Oui.

D. Et pendant trois mois. Quand l'on compte que le chargement d'un wagon et le voyage aller et retour à la tête des Lacs prend deux semaines, on constate que la population desservie par le Pacifique-Canadien n'a pas reçu le traitement auquel elle avait droit, à cause de ce manque de collaboration avec le régisseur des transports. Ceci me paraît indiscutable. Je pense, monsieur Milner, que votre déclaration de vendredi dernier, au Comité, était légitime. La population des endroits desservis par le Pacifique-Canadien dans l'ouest du Canada a un grief légitime contre le Pacifique-Canadien.

Le PRÉSIDENT: Nous nous écartons encore de l'interrogatoire. M. Thatcher a maintenant la parole.

M. Thatcher:

D. J'aimerais que M. Milner réponde à la même question que j'ai posée à M. Emerson ce matin. On a signalé au Comité que les élévateurs de tête de ligne sont le principal point d'embouteillage du transport du grain. On a aussi mentionné hier que toutes les installations des têtes de ligne chôment les samedis et les dimanches, ainsi que la plupart des jours de fête. M. Emerson a dit qu'en employant un personnel surnuméraire les jours de congé, on pourrait décharger un plus grand nombre de wagons. Je désirerais savoir s'il serait possible d'accélérer de cette façon le transport du grain, ou bien peut-on expédier tout le grain vendu avec la semaine de travail de cinq jours?—R. Il s'agit là d'une question ouvrière. Je ne sais pas si vous trouveriez des ouvriers pour ce travail du dimanche.

D. Mais les chemins de fer fonctionnent sept jours par semaine?—R. C'est juste.

D. Je me demande s'il serait possible d'engager des surnuméraires. Mais si l'on trouvait le personnel voulu et si l'on travaillait sept jours par semaine, pourriez-vous vendre tout le blé manutentionné?—R. Je n'ai rien à voir à la vente du blé.

D. Mais d'après vous, serait-il possible de vendre ce blé?—R. Je n'exprimerai pas d'opinion sur ce point.

D. En d'autres termes, manque-t-on de blé?—R. Il ne manque pas de blé pour répondre à la demande. Nous avons dans l'Est une réserve suffisante et à peu d'exceptions près, les navires ne sont jamais retardés dans leur chargement nulle part au Canada.

D. Alors le grain ne serait pas expédié plus rapidement, même si la situation était meilleure aux têtes de ligne?—R. Non. Je partage l'opinion des chemins de fer en ce qui a trait à l'immobilisation et au renvoi des wagons. Il n'est pas difficile de comprendre qu'un wagon immobilisé sur une voie de garage n'est d'aucune utilité au point de vue du transport. C'est là une règle élémentaire en matière de transport, mais je le répète, en ma qualité de régisseur des transports, je me suis employé à obtenir un virement rapide des wagons et je pense y avoir réussi. On le reconnaît généralement et c'est grâce à mes relations suivies avec les élévateurs de têtes de ligne que j'y suis arrivé; mes contacts avec ces derniers étaient beaucoup plus étroits que ceux des chemins de fer.

D. Mais vous ne sauriez dire qu'en travaillant sept jours par semaine aux têtes de ligne on augmenterait les expéditions de grain outre-mer?—R. Je n'ai aucune raison de le croire, car les expéditions de grain ont toujours suffi aux demandes de l'exportation.

M. Tucker:

D. Vous avez parlé d'une entente avec les chemins de fer qui s'étaient engagés à fournir 8,000 wagons chargés de grain aux têtes de ligne à l'ouverture de la navigation. Est-ce exact?—R. Non pas aux têtes de ligne seulement, mais chargés de grain, soit aux têtes de ligne, soit en route.

D. Je comprends. Quand cette entente fut-elle conclue?—R. Vers le 21 décembre, je pense, à une réunion des chemins de fer, de la Commission du blé et de moi-même à laquelle on discuta les questions de transport du grain jusqu'à l'ouverture de la navigation. Il fut alors convenu que l'objectif pour l'ouverture de la navigation serait de 8,000 wagons sur les voies de garage ou en route.

D. Fut-il entendu alors que le Pacifique-Canadien devrait fournir la plus grande partie de ces 8,000 wagons?—R. Non, il n'en fut pas question.

D. Quel était le nombre réel de wagons ainsi utilisés au moment de l'ouverture de la navigation?—R. Je ne saurais vous le dire sans me référer aux dossiers. Je n'ai pas ce renseignement ici, mais on peut dire qu'en somme les termes de l'entente furent respectées.

D. J'avais compris par vos réponses que le Pacifique-Canadien n'avait pas tenu sa promesse?—R. Non, je n'ai pas dit cela.

D. C'est ce que j'avais compris et je voulais me renseigner sur ce point.—R. Non, les deux chemins de fer firent à peu près ce qu'on leur avait demandé. En tout cas, l'écart ne fut pas assez considérable pour nous causer des inquiétudes.

D. C'était à la date du 6 avril?—R. C'est exact.

D. Je ne puis comprendre vos explications, monsieur Milner. Vous nous avez dit ce matin que vous avez écrit au Pacifique-Canadien le 2 mars pour vous plaindre de l'insuffisance du nombre des wagons. Puis le 5 avril vous avez écrit encore une fois et demandé que le nombre des wagons soit porté à 24,000.

Mais si vous admettez que la compagnie avait le nombre voulu de wagons chargés le 5, pourquoi écriviez-vous et demandiez-vous un plus grand nombre de wagons en vous plaignant de ne constater aucune amélioration de la situation?—R. Tout simplement parce que je savais que l'ouverture de la navigation aurait lieu le 6 avril et que les expéditions des têtes de ligne seraient considérables. Je voulais combler l'espace ainsi libéré dans les élévateurs.

D. L'ouverture de la navigation eut lieu le 6 avril?—R. Mais vous avez parlé du 5 avril.

D. C'était la veille.—R. Oui.

D. Je ne comprends pas. Le Pacifique-Canadien avait-il, oui ou non, fourni le 5 avril le nombre de wagons promis?—R. Oui, les wagons promis avaient été chargés et dirigés vers la tête des Lacs.

D. Les wagons étaient chargés?—R. Oui.

D. Mais vous vous plaigniez de ce que l'on n'avait pas assigné le nombre voulu de wagons au transport du grain, n'est-ce pas?—R. Non, pas du tout. J'ai dit que j'avais besoin d'un plus grand nombre de wagons dans l'Ouest. Il n'y en avait que 21,000 et j'en voulais 24,000 parce que ces wagons doivent être répartis dans toute la région pour le chargement.

D. Alors, vous ne vous plaigniez pas du nombre de wagons chargés, mais de l'insuffisance du nombre de wagons dans l'Ouest à cette date?—R. C'est bien cela.

D. Je voulais m'en assurer. Vous avez dit ensuite que c'était la première fois que vous entendiez émettre l'opinion que les wagons du Pacifique-Canadien devaient être déchargés plus rapidement que ceux du National-Canadien, si l'on voulait que le Pacifique-Canadien transporte une plus grande quantité de grain. Cette nouvelle proposition fut énoncée pour la première fois par le Pacifique-Canadien le 7 avril, d'après mes notes?—R. Le 10 avril.

D. La compagnie disait alors pour la première fois que si ses wagons étaient retournés plus promptement elle pourrait transporter une plus grande quantité de grain?—R. Oui.

D. C'était la première fois qu'elle soulevait cette question?—R. Oui.

D. A quoi pouvait aboutir cette proposition? La compagnie vous demandait d'accélérer le déchargement de ses wagons qui avait pris, d'après ses propres calculs, 3.1 jours ouvrables en mai; c'est-à-dire à l'exclusion des samedis et des dimanches. Pensez-vous qu'il eût été possible de décharger les wagons du Pacifique-Canadien plus rapidement que ceux du National-Canadien qui en avait assigné proportionnellement un plus grand nombre à ce service? Eût-il été mal ou impossible de décharger les wagons du Pacifique-Canadien plus rapidement que ceux du National-Canadien?

Le très hon. M. HOWE: Qu'aurait fait le National-Canadien dans un tel cas, d'après vous? Il eût vite ramené ses wagons dans l'Est.

Le TÉMOIN: Tous les matins, vers les 8 h. 20, je parle aux fonctionnaires du Pacifique-Canadien et du National-Canadien, à Winnipeg et ils me disent le nombre de wagons qui sont sur les voies, le nombre que l'on a déchargés la veille, le nombre de ceux qui ont été chargés pendant la nuit aux élévateurs ruraux et nous discutons la situation en général, en ce qui a trait aux deux chemins de fer.

Je vous assure que si le Pacifique-Canadien avait 100 wagons de plus sur les voies que le National-Canadien et si on ne le favorisait pas au déchargement, c'est-à-dire si l'on ne déchargeait pas un plus grand nombre de ses wagons que de ceux du National-Canadien, Chester me dirait: "Qu'est-ce qui se passe?

Nous ne sommes pas traités avec justice". Horner, du National-Canadien, dirait la même chose dans un cas semblable. Cette question des chargements de wagons est discutée tous les matins et l'on procède d'après un pourcentage des wagons en disponibilité.

M. Tucker:

D. D'après le tableau numéro 100 déposé par le Pacifique-Canadien, je vois que pendant toute cette période vous avez réussi à décharger les wagons du Pacifique-Canadien en 6.2 jours et ceux du National-Canadien en 6 jours, en moyenne. J'en conclus qu'il doit être entendu que vous ne retenez pas les wagons d'une compagnie plus longtemps que ceux de l'autre compagnie?—R. Non, pourvu qu'il y ait un certain nombre de wagons sur les lieux. Mais ce tableau ne donne pas les résultats de la côte du Pacifique qui ont été tout à fait différents, parce que les wagons du National-Canadien y ont été retenus plus longtemps que ceux du Pacifique-Canadien.

D. On semble dire que vous auriez pu faire à la tête des Lacs ce que vous réussissiez sur la côte du Pacifique. Mais le point où je voudrais en venir, monsieur Milner.....—R. Un moment. Il y a une difficulté que les chemins de fer connaissent bien, c'est celle du garage des wagons. Le Pacifique-Canadien possède les facilités de garage sur la côte de l'ouest et il donne naturellement la préférence à ses propres wagons. J'ai reçu des plaintes du National-Canadien à ce sujet, tout comme le Pacifique-Canadien se plaint du National-Canadien à la tête des Lacs. C'est là un exemple des innombrables ennuis de mes fonctions. J'essaie d'en arriver à un compromis. Je dis au Pacifique-Canadien: "Essayez donc de donner une chance au National-Canadien et d'envoyer ses wagons au Syndicat de l'Alberta". Je discute la question avec Manson et nous nous entendons. Si je pense que le Pacifique-Canadien n'obtient pas les résultats voulus, je dis au National-Canadien de ne pas être aussi mesquin et tout finit par s'arranger.

D. Le point où je voulais en venir, c'est que le Pacifique-Canadien rejette toute la responsabilité du fait que ses expéditions sont moins élevées que celles des stations du National-Canadien, sur le fait que l'on aurait pu décharger ses wagons plus rapidement que ceux du National-Canadien et par là il vise le Syndicat de la Saskatchewan. Il n'y a aucun doute que c'est la manière de voir du Pacifique-Canadien et le Comité aimerait savoir si vous pensez que ce serait une solution pratique et raisonnable en termes de transport. Pour bien établir l'attitude du chemin de fer, voici ce qu'il prétend:

> En vérité, la difficulté éprouvée dans le transport du grain provenant des régions desservies par le Pacifique-Canadien n'est pas due à notre compagnie, mais bien uniquement à ce que ceux qui dirigent le déchargement des wagons aux têtes de ligne n'ont pas su s'acquitter de leur tâche.

Notez bien l'expression "n'ont pas su s'acquitter de leur tâche". Je continue:

> Ils n'ont pas compris le rapport qui existe entre le déchargement des wagons transportés par le Pacifique-Canadien et le chargement des wagons aux points d'expédition de ce chemin de fer.

Plus loin:

> Il y a déjà quelque temps que cette difficulté se préparait et, malgré que notre compagnie ait fait tout ce qu'il était possible de faire, elle a été incapable de faire reconnaître ce rapport essentiel.

J'ai compris que vous l'avez admis, mais que vous avez vu à ce que les wagons soient déchargés dans la même proportion qu'ils sont chargés.—R. J'y ai vu comme à bien d'autres choses.

D. Mais vous avez réussi.—R. Nous avons réussi.

M. Tucker:

D. De sorte que l'assertion suivante n'est pas exacte; si j'en juge par votre témoignage:

> Il est résulté inévitablement que cette grande conduite d'amenée du grain du Pacifique-Canadien dans l'ouest s'est trouvée étranglée du fait que son embouchure à la tête des Lacs était partiellement fermée.

Quelqu'un a-t-il tenté de fermer l'embouchure?—R. Non, mais c'est ce que l'on pensait au Pacifique-Canadien. Je n'ai rien entendu dire avant le 10 avril et je ne pense pas que l'on ait parlé auparavant du rapport qui devrait exister entre les déchargements et les chargements aux élévaturs ruraux. Le contraire avait toujours été vrai, c'est-à-dire que l'on avait toujours mis la charrue devant les boeufs. Si je dirigeais moi-même un chemin de fer, c'est ce que je tenterais d'établir. Mais je ne pense pas que ce soit possible, car les autres chemins de fer n'y consentiraient pas. On continuera comme toujours à décharger les wagons qui se trouvent à la tête de ligne à un moment donné.

D. Si vous commenciez à décharger les wagons du Pacifique-Canadien plus rapidement, comme on le propose pour résoudre le problème, car le chemin de fer prétend qu'il ne peut assigner qu'un certain nombre de wagons au transport du grain et que si l'on veut expédier plus de grain de l'Ouest, on n'a qu'à décharger les wagons plus vite, pensez-vous que ce serait possible tout en restant dans les bonnes grâces de l'autre réseau? Serait-il possible d'accorder une telle préférence?—R. Ce serait apporter une nouvelle complication au problème du transport du grain et je ne saurais exprimer une opinion, tant qu'on n'aura pas mis ce système à l'épreuve.

D. Aimeriez-vous à l'essayer et à ordonner que les wagons du Pacifique-Canadien soient déchargés plus rapidement que les autres?—R. Le Comité voudra peut-être tenir compte du fait que je ne serai plus en fonctions à la fin de l'année. Nous en sommes rendus à un point où personne ne peut plus diriger le transport au Canada et résoudre toutes ces difficultés. J'ai perdu la partie et je me retire.

D. Oui. Mais le Pacifique-Canadien est une grande organisation. Il est venu au Comité et a dit que si l'on veut avoir un plus grand nombre de ses wagons, l'on devra voir à ce que ceux-ci soient déchargés plus tôt que ceux du National-Canadien. Qu'en pensez-vous?—R. Si j'étais à la place de M. Emerson, je dirais la même chose. Mais je ne suis pas disposé à accepter toute sa déclaration. Les documents sont là pour démontrer que s'il nous avait accordé les wagons, nous aurions pu les décharger. L'expérience des années passées, depuis que je remplis les fonctions de régisseur, le démontrerait et je ne porte pas grand intérêt à ce qui s'est fait auparavant...

M. McCULLOUGH: Monsieur le président, ne serait-il pas à propos d'ajourner la séance? Il est 1 h. 5.

Le PRÉSIDENT: S'il ne reste plus que quelques questions à poser au témoin, nous pourrions terminer cet interrogatoire. Je sais que M. Milner voudrait retourner à son travail.

M. TUCKER: J'aurais encore une couple de questions.

M. ROBINSON (*Bruce*): J'en aurais une ou deux.

Le PRÉSIDENT: Deux autres membres sont aussi inscrits: MM. Quelch et Nicholson.

M. McCULLOUGH: J'aurais également une autre question à poser.

Le PRÉSIDENT: Dans ce cas la séance est suspendue jusqu'à 3 heures.

(La séance est suspendue pour le déjeuner).

SÉANCE DE L'APRÈS-MIDI

MERCREDI, 18 juillet, 1956,
3 heures de l'après-midi.

Le PRÉSIDENT: Silence, messieurs. D'après ma liste, c'est au tour de M. Quelch.

M. TUCKER: Mais je n'ai pas encore fini.

Le PRÉSIDENT: Toutes mes excuses. M. Tucker n'avait pas terminé son interrogatoire et il a la parole.

M. R. W. Milner, régisseur des transports et membre de la Commission des grains, est appelé de nouveau.

M. Tucker:

D. Monsieur Milner, voudriez-vous expliquer au Comité qui désigne les wagons que l'on doit décharger aux têtes de ligne? Les chemins de fer dirigent leurs wagons vers une tête de ligne, mais peuvent, semble-t-il, les détourner dans une autre direction, lorsqu'une autre tête de ligne est libre et prête à les accepter. D'après les renseignements qu'on nous a donnés, il semble que ces wagons vous étaient adressés mais qu'il y a eu un retard dans le déchargement. Comment cela peut-il arriver? Qui désigne les wagons qui doivent être déchargés les premiers?—R. Peu avant l'ouverture de la navigation cette année, j'ai réuni les compagnies d'élévateurs des têtes de ligne et je leur ai dit qu'il était essentiel de travailler le nombre d'heures voulues, et sans égard au coût supplémentaire du surtemps, afin d'assurer le déchargement et le renvoi rapide des wagons. En même temps, j'ai rappelé que des élévateurs de tête de ligne s'étaient plaints de retards dans la livraison des wagons sur les voies de garage ou de livraisons insuffisantes, ce qui ne leur permettait pas de travailler à plein rendement. Je leur demandai de stationner en permanence un représentant à Fort-William afin d'assurer que les surintendants des élévateurs aient toujours à leur porte des wagons prêts au déchargement.

Les chemins de fer ont toute ma sympathie à cet égard, car je ne crois pas que ce soit une situation enviable. En général ils réussissent à alimenter les élévateurs. Chaque matin, je trouve sur mon pupitre un état des wagons déchargés à chaque élévateur de la tête des Lacs. Si je constate que l'un d'eux n'a pas déchargé tous les wagons que sa capacité lui permet de manutentionner, je demande immédiatement la raison de cette lenteur. J'ai toujours veillé à ce que les élévateurs déchargent le plus grand nombre de wagons possible.

D. Ce n'est pas le point que j'avais en vue. Avez-vous à décider quel nombre de wagons de chaque compagnie doivent être déchargés relativement au nombre de wagons que chacune a sur les voies de garage?—R. Non, sauf que chaque matin je vois les surintendants des deux chemins de fer, qui me disent le nombre de leurs wagons déchargés la veille. Si l'un d'eux se plaint de ne pas avoir eu sa part, j'essaie d'équilibrer les choses. Si vous examinez la statistique de chaque mois d'une certaine période, vous constaterez que les wagons ont été déchargés proportionnelement, à peu de chose près, au nombre des wagons que chaque chemin de fer avait sur les voies de garage aux têtes de ligne.

D. Mais qui fait le choix des wagons? Est-il laissé à chaque élévateur de dire: "Nous allons maintenant décharger des wagons du Pacifique-Canadien, car nous en avons déjà déchargé un certain nombre du National-Canadien"?—R. Les choses ne se passent pas de cette façon. Les wagons sont aux têtes de ligne, consignés à certains élévateurs et les chemins de fer en ont placé le plus grand nombre possible sur les voies de garage. Une fois ou deux par jour, ordi-

nairement la nuit, les chemins de fer s'occupent de remplir les voies de garage pour que les élévateurs puissent commencer le déchargement des wagons le lendemain matin.

D. On les décharge donc plus ou moins dans l'ordre de leur arrivée?—R. En général, oui.

D. Dans ce cas, il serait difficile de décharger les wagons du Pacifique-Canadien plus rapidement que ceux du National-Canadien? En d'autres termes, il faudrait faire un triage des wagons sur les voies et je me demande s'il serait possible de donner suite à la proposition du Pacifique-Canadien. Celui-ci prétend qu'il a un plus grand nombre de wagons que le National-Canadien et qu'il faudrait accorder une priorité à ses wagons si l'on veut qu'il transporte une plus forte quantité du grain des Prairies. Il vous faudrait pour cela remplacer les wagons du National-Canadien qui se trouvent déjà sur la voie de garage par des wagons du Pacifique-Canadien qui viendraient d'arriver. C'est bien cela qu'il faudrait faire? Mais y aurait-il quelque autre méthode possible?—R. On pourrait y arriver en organisant différemment les expéditions. Le Pacifique-Canadien voudrait que ses wagons soient déchargés au taux de 55 p. 100, par exemple, aux têtes de lignes, quand on lui demande de transporter 55 p. 100 du grain des élévateurs ruraux. Ceci résume la situation. Je ne sais pas ce qui arriverait. Nous n'avons encore jamais tenté d'appliquer une telle règle. Ce serait une innovation et je ne pense pas que l'autre chemin de fer y consentirait. Je pense que si l'on déchargeait chaque jour 300, 400, 500 ou 600 wagons du Pacifique-Canadien de plus que du National-Canadien, ce dernier commencerait bientôt à protester. Il refuserait probablement d'accepter de chargements aux élévateurs ruraux au delà de la proportion du déchargement. C'est peut-être ce que le Pacifique-Canadien désire. Mais en ma qualité de régisseur des transports, l'on me blâmerait sûrement si je n'utilisais pas tous les wagons disponibles afin de hâter l'expédition du grain des élévateurs ruraux.

D. Vous prétendez que si l'on acceptait la proposition du Pacifique-Canadien, les expéditions de grain de l'Ouest seraient moins considérables?—R. Je ne le sais pas, car on n'a jamais tenté l'application de cette méthode. Je ne voudrais pas dire que si la proposition du Pacifique-Canadien est acceptée, les expéditions seront moins considérables. Il est possible que l'on puisse ainsi équilibrer les expéditions de grain du Pacifique-Canadien avec le taux des déchargements. C'est là une idée nouvelle et elle est peut-être bonne, mais comme on n'a jamais essayé un tel système, je ne saurais en prévoir les résultats. Je ne sais quelle explication l'on pourrait donner à l'autre chemin de fer dont les wagons seraient rendus dans l'Ouest.

D. Que diriez-vous aux cultivateurs qui savent que les wagons sont disponibles mais qui ne pourraient les utiliser parce que le Pacifique-Canadien n'approuve pas l'ancienne méthode?—R. Vous devrez charger quelque autre personne de discuter cette question avec les cultivateurs, je ne le ferais sûrement pas.

D. Alors, la proposition du Pacifique-Canadien comporte l'adoption d'une nouvelle méthode, qui n'a jamais été éprouvée et dont vous mettez le succès en doute.—R. Je n'ai pas dit cela.

D. Mais vous pensez qu'elle ne donnerait pas les résultats attendus?—R. J'ai dit que je devrais d'abord voir comment elle fonctionnerait. Je n'en sais rien, car il faut tenir compte d'un grand nombre d'éléments divers et la question est très complexe.

D. Vous dites que cette question a été soulevée pour la première fois juste avant l'ouverture de la navigation?—R. C'est le 10 avril que j'en ai entendu parler pour la première fois.

D. C'était là une proposition tout à fait nouvelle et l'on voulait que vous l'acceptiez?—R. C'est exact.

D. Ceci met un autre point en jeu. A la page 4 du mémoire, l'on dit:

> Il est, semble-t-il, indubitable que les cultivateurs des régions desservies par le Pacifique-Canadien n'ont pas effectué leur quote-part d'expéditions par rapport à la quantité de grain qu'ils possédaient. Ce n'est pas la faute du chemin de fer; c'est la faute des gens qui ont la direction des élévateurs de tête de ligne, comme, par exemple, le Syndicat du blé de Saskatchewan. C'est à eux de décider combien de wagons du Pacifique-Canadien ils entendent décharger. Néanmoins, malgré les recommandations incessantes de notre compagnie en vue de leur faire comprendre la nécessité de hâter le déchargement de ses wagons, ils n'ont rien fait.

Vous êtes au courant de la façon dont les choses se font aux ports des Lacs. Pensez-vous que cette assertion est exacte et que les opérateurs des élévateurs de tête de ligne eussent pu corriger la situation, comme on le dit ?—R. Ils auraient pu la corriger en engageant un plus grand nombre d'ouvriers et en payant le travail de surtemps nécessaire au chargement du grain dans leurs élévateurs.

D. Parlons du mois de mars. Les élévateurs de tête de ligne étaient alors remplis à pleine capacité.—R. En effet, à la fin de mars ils étaient remplis.

D. Il eût été alors inutile d'engager un plus grand nombre d'ouvriers ?—R. Je pensais que vous parliez des périodes normales.

D. Alors cette assertion n'eût pas été vraie en mars ?—R. Elle n'eût pas été fondée à la fin de mars.

D. Maintenant, eût-il été possible en avril que le Syndicat du blé dise au National-Canadien: "Vous avez ici le même nombre de wagons que le Pacifique-Canadien, mais nous allons donner une priorité de déchargement aux wagons de ce dernier". Eût-il été possible à une compagnie d'élévateurs de prendre une telle attitude ?—R. Si elle l'avait fait, elle eût été obligée ensuite de répondre de cette action aux chemins de fer.

D. La loi ou les règlements ne défendent-ils pas toute distinction entre les expéditeurs quand il s'agit du déchargement de leur blé ?—R. Je ne comprends pas le but de votre question.

D. Si vous disiez à un expéditeur que le transport par le Pacifique-Canadien prendra deux fois plus de temps que par le National-Canadien ? La loi ne défend-elle pas une telle préférence ?—R. Je ne suis pas avocat; je n'en sais rien.

D. Vous avez dit qu'une compagnie peut, si elle le désire, prendre la responsabilité d'une telle décision ?—R. Vous m'avez demandé si elle le pourrait et j'ai répondu affirmativement.

D. Il ne s'agit pas de savoir si elle le pourrait théoriquement, mais cette décision serait-elle justifiable ?—R. Je ne pense pas que l'on recevrait immédiatement une plainte du chemin de fer dont les wagons seraient retenus. Je crois plutôt que la réponse serait probablement la suivante: "Si vous ne déchargez pas ces wagons, nous n'en expédierons pas d'autres des élévateurs ruraux". Et le Pacifique-Canadien aurait atteint son objectif.

D. Alors, quelles seraient vos responsabilités, si l'on n'utilisait pas tout le matériel roulant disponible au transport du blé?—R. J'ai déjà dit qu'advenant une telle situation, je ne connais personne qui puisse y mettre fin. Je vous ai dit et j'ai répété au Comité à maintes reprises que la loi me confère des pouvoirs très étendus. Mais aucun homme raisonnable ne tenterait de les exercer, parce qu'alors il se trouverait dans une situation intenable. Prenons par exemple la question d'ordonner l'utilisation d'un plus grand nombre de wagons, que l'on a mentionnée. Imaginons que j'exerce les pouvoirs que la loi me confère indiscutablement et que je dise au Pacifique-

Canadien: "Vous allez assigner un plus grand nombre de wagons au transport du grain". Je serais ensuite en butte aux récriminations de tous les autres expéditeurs du pays qui sont les clients du Pacifique-Canadien. Je ne suis pas assez idiot pour me fourrer dans un tel guêpier. Tous les constructeurs du pays qui manqueraient de bois me seraient renvoyés par le chemin de fer qui leur dirait simplement: "Adressez votre plainte au régisseur des transports". Je ne m'exposerais pas à de tels reproches. Je sais que nous n'obtiendrions ainsi aucun résultat.

D. Vous nous avez dit que vous faites le commerce du grain depuis 40 ans ?—R. Depuis 47 ans.

D. Et vous êtes régisseur des transports depuis cinq ans ?—R. C'est exact.

D. On trouve ici l'assertion que le manque de wagons n'est pas imputable au Pacifique-Canadien, comme vous le pensiez, mais "aux personnes qui dirigent les élévateurs de tête de ligne, telles que le Syndicat du blé de la Saskatchewan". Après avoir entendu les témoignages, j'en viens à la conclusion que l'on blâme sans motif le Syndicat du blé de la Saskatchewan et les autres propriétaires d'élévateurs, d'après les normes ordinaires du commerce du grain. C'est la conclusion que je tire de votre déposition. Je vous demande maintenant si, à la lumière du mémoire de la compagnie, vous seriez prêt à l'absoudre de tout blâme et à accepter son opinion que la responsabilité doit retomber sur "les personnes que dirigent les élévateurs de tête de ligne, telles que le Syndicat du blé de la Saskatchewan". Pensez-vous qu'il y ait quelque fondement à cette assertion que le Syndicat du blé de la Saskatchewan et les autres propriétaires d'élévateurs sont les responsables de la situation ?—R. Voici comment je répondrais à cette question. Ce n'est pas que je veuille éluder une réponse directe, mais je m'expliquerai ainsi. Dans une question de l'envergure et de l'importance de celle du transport du grain, quand on veut introduire des méthodes nouvelles, complètement différentes de celles du passé, il me semble qu'au lieu de décider péremptoirement de les appliquer, il vaudrait mieux les discuter au préalable et essayer d'en arriver à un arrangement satisfaisant. Je ne sais pas ce qui arrivera si l'on dit simplement: "C'est ainsi que nous allons faire dorénavant" et que l'on tente d'appliquer une méthode entièrement différente. Naturellement, le chemin de fer a la prérogative de prendre une telle attitude, mais il doit en accepter les conséquences.

J'ai dit et répété au Comité que je n'ai pas eu à me plaindre du Pacifique-Canadien au point de vue collaboration générale, sauf en ce qui a trait à la période que j'ai mentionnée, alors que je pensais avoir droit à des explications si l'on décidait de ne pas obtempérer à ma demande. Je lui ai demandé le 2 mars d'augmenter le nombre de ses wagons. Le 5 avril, je dus écrire de nouveau, parce que je n'avais encore reçu qu'une assurance de M. Crump, dans sa lettre du 6 mars, qu'il ferait son possible pour répondre à mon désir.

Un mois plus tard, il n'y avait encore aucune amélioration. A mon point de vue, le chemin de fer me causait là un désappointement comme je n'en avais jamais encore eu dans nos relations antérieures. C'est le reproche que j'ai fait. J'ai répété à maintes reprises qu'en toutes autres circonstances la collaboration a toujours été entière.

Si le chemin de fer rétorque à cet argument: "Nous ne vous avons pas déçu, nous avions sur les lieux un nombre suffisant de wagons", je dois répondre que je sais ce que je fais quand je demande à l'un des deux chemins de fer de fournir un plus grand nombre de wagons. Je sais quel emploi j'en ferai. Les documents établissent que chaque fois que j'ai demandé un plus grand nombre de wagons au cours des années passées, ceux-ci ont toujours été retournés sans délai et je savais d'avance qu'il en serait ainsi. Cette fois-ci, je demandais encore un nombre additionnel de wagons, et ils eussent été uti-

lisés exactement comme par le passé. Mais on n'a pas accédé à ma demande, j'ai exprimé l'opinion qu'on m'avait fait faux bond et je n'ai pas changé d'idée.

Comme je l'ai dit déjà, la question est des plus complexe. Le directeur de l'exploitation ou le fonctionnaire des chemins de fer qui doit veiller à ce que les opérations rapportent des bénéfices a toute ma sympathie. Les wagons immobilisés ne rapportent aucun bénéfice, pas plus que les wagons employés à l'entreposage du grain, car il s'agit de matériel roulant et je comprends parfaitement le désir d'obtenir le renvoi des wagons dans le plus bref délai possible. Mais je pense que la nouvelle proposition ne ferait que mettre la charrue devant les boeufs, que cette espèce de garantie que les déchargements se feront au rythme des chargements provoquera des plaintes de la part de l'autre chemin de fer.

Les chemins de fer ont un grand nombre de wagons dans l'Ouest et les commandes de la Commission du blé sont réparties dans toute la région. Il faudrait que cette dernière revise ses méthodes d'opération et répartisse ses commandes autrement, car si elle a fait des ventes et qu'elle place une commande à un endroit desservi par le National-Canadien, celui-ci s'empressera naturellement de charger les wagons disponibles et de les diriger vers la tête de ligne. Mais que se produira-t-il à ce dernier endroit si le déchargement doit être fait dans un ordre différent de celui qui a présidé au chargement? Je ne le sais pas et je vous assure que je préfère ne pas être mêlé à pareille affaire.

M. Quelch:

D. Monsieur le président, M. Emerson soutient qu'il fournit un nombre suffisant de wagons pour que le déchargement puisse continuer approximativement au même rythme. M. Milner dit, d'autre part, que s'il avait obtenu un plus grand nombre de wagons il les eût utilisés aux besoins intérieurs des meuniers, des brasseurs, etc. ?—R. Je n'ai pas mentionné les brasseurs.

D. Je songeais à un cas particulier. Mais je vous poserai une question à ce sujet. Au début de l'année, dans ma région, il y a eu une grande rareté de wagons pour les besoins domestiques. Un groupe de cultivateurs avait obtenu la permission d'expédier un wagon d'orge à une brasserie et ne put obtenir le wagon nécessaire. Les cultivateurs espéraient recevoir ce wagon avant les semailles. Mais bien que le permis leur eût été accordé vers la fin de février ou au début de mars, le wagon n'arriva qu'au milieu de la période des semailles de sorte qu'ils durent les interrompre pour charger l'orge. Si le wagon avait été fourni, est-il certain qu'on eût pu l'utiliser à cette fin, ou bien eût-il été grossir le nombre des wagons immobilisés aux élévateurs de tête de ligne ? Qui décide si les wagons arrivés au point d'expédition seront utilisés au transport de l'orge, ou par un meunier, ou au commerce d'exportation ? Pendant toute cette période, des wagons arrivaient tous les jours au point d'expédition, mais les élévateurs ne les mettaient pas à la disposition des cultivateurs qui avaient de l'orge à expédier; ils les chargeaient de blé et les dirigeaient sur les élévateurs de tête de ligne. Je me demande qui décide si un wagon doit être utilisé aux fins du commerce intérieur ?—R. C'est la Commission du blé qui passe les commandes d'expédition aux diverses compagnies. Elle établit un ordre de priorité pour l'exécution de ses commandes. La priorité no 1 sera, par exemple, accordée à une expédition de blé aux meuniers. Le no 2 s'appliquera à du blé du Nord à destination de Fort-William; le numéro 3 sera peut-être en faveur d'une expédition d'orge aux fabricants de malt, et ainsi de suite. Les wagons qui arrivent à un élévateur doivent être utilisés suivant la liste de priorités établie par la Commission du blé. Je sais que les chemins de fer ont éprouvé des difficultés au sujet de l'orge dont vous parlez, surtout en février. Ce fut l'un des mois les plus difficiles dans l'Ouest. Un grand nombre de cultivateurs avaient soumis des échantillons

d'orge aux brasseurs, pour la fabrication du malt, et avaient reçu des commandes. Quand les chemins de fer fournirent un wagon pour le transport de l'orge, il n'y avait pas d'orge à cet endroit et les compagnies d'élévateurs utilisèrent le wagon à l'expédition du grain qu'elles avaient en magasin, dont on ne voulait peut-être pas dans le moment et qui n'aurait pas dû être chargé dans ce wagon.

On reprocha ensuite aux chemins de fer de ne pas avoir expédié l'orge, mais ils n'étaient aucunement à blâmer. Quand les wagons arrivèrent sur les lieux, les élévateurs n'avaient pas d'orge parce que les cultivateurs n'avaient pu le livrer à cause des mauvaises routes. Néanmoins, les commandes d'orge avaient été placées à cet endroit parce que l'on avait accepté les échantillons de différents cultivateurs de la région et il en résulta un imbroglio. Les chemins de fer transportèrent aux têtes de ligne une quantité de grain dont personne ne voulait, c'est-à-dire du blé no 3. Les wagons avaient été envoyés à cet endroit pour y prendre un chargement d'orge, mais comme M. Emerson l'a fait remarquer, ce ne sont pas les chemins de fer qui peuvent fournir les différentes qualités de grain. Ils se bornent à livrer les wagons; ce sont les élévateurs qui en font le chargement.

M. Nicholson:

D. Nous ne sommes pas loin de nous entendre. M. Milner a apporté des réserves à certaines remarques qu'il a faites l'autre jour dans la chaleur de la discussion, et si M. Emerson voulait en faire autant, nous aurions accompli quelque progrès. Je comprends que M. Milner s'inquiétait de la situation qui s'était produite à la fin de juin, alors que l'un des chemins de fer avait en Saskatchewan un contingent de 4 boisseaux à 23 p. 100 des endroits qu'il dessert, tandis que l'autre n'avait le même contingent qu'à 4 p. 100 de ses stations. Si nous réunissons les contingents de 4 et 5 boisseaux, un chemin de fer en bénéficiait à 68.8 p. 100 de ses stations, et l'autre à 29.78 p. 100 seulement.

N'est-ce pas là une situation qui crée des difficultés au régisseur des transports ?—R. Je n'ajouterai que quelques mots à ce sujet. J'ai expliqué si souvent mes fonctions de régisseur des transports au Comité que j'en suis excédé. Je vous ai dit que mes devoirs consistent à assurer le mouvement du grain vers les ports de mer et l'exécution des ventes d'exportation de la Commission du blé et des autres expéditeurs. Je n'ai jamais eu la mission d'assigner des wagons à chaque point d'expédition. C'est là une responsabilité que je n'accepterais jamais et je l'ai répété à toutes les séances du Comité et à d'autres endroits où j'ai été appelé à prendre la parole.

Je me sentais toutefois obligé de faire remarquer aux chemins de fer qu'ils feraient bien de s'occuper des plaintes formulées en diverses régions qui n'avaient pas été favorisées dans la même mesure que d'autres. Je prenais cette initiative dans la meilleure des intentions et non pas en exécution de mes fonctions de régisseur des transports. Je l'ai fait à maintes reprises en collaboration avec les services de répartition des wagons des chemins de fer dont j'ai toujours eu la plus entière bonne volonté. Ils ont fait tout ce qu'ils pouvaient, eu égard au nombre de wagons dont ils disposaient, en vue d'équilibrer les contingents dans les diverses régions. Ils désirent et veulent autant que quiconque donner aux cultivateurs des diverses régions du pays les moyens d'expédier leur grain.

Mais cela n'a pas été possible pour plusieurs raisons, dont quelques-unes vous ont été exposées. M. McIvor vous a expliqué que le grain de quelques qualités doit être expédié de certains endroits en grandes quantités. Certaines régions produisent un blé qui est particulièrement utile aux meuniers, parce que la fabrication de farines fortes en protéines demande un blé également fort en protéines. Toutes ces considérations compliquent l'égalisation des con-

tingents d'expédition. Vous m'avez demandé si la situation m'inquiétait et je dois vous dire que oui. J'ai vécu toute ma vie dans l'Ouest et je voyais venir des conditions que j'ai signalées à l'attention des chemins de fer.

D. Mais vous vous êtes trouvé dans une situation difficile parce qu'à un moment . . .—R. Je ne me suis pas trouvé dans une situation difficile.

D. Bien, nous tenons une séance spéciale du Comité parce que vous avez fait certaines remarques concernant "les gratte-papier et les théoriciens" du Pacifique-Canadien, à la suite de quoi nous avons pensé que le Pacifique-Canadien devait être invité à nous exposer son point de vue. Puis vous êtes revenu à Ottawa afin de mettre les choses au point. Il me semble que quelqu'un doit porter la responsabilité d'un système par lequel, dans la province de la Saskatchewan, 14 p. 100 des stations d'un chemin de fer ont un contingent de sept boisseaux, en regard de 33.28 p. 100 des stations de l'autre chemin de fer.—R. Accordez-moi une minute et j'éclaircirai ce point. A une réunion de la Commission du blé, des représentants des chemins de fer et de moi-même, et après que la Commission du blé nous eut informés des quantités de blé qu'elle avait à transporter, j'écrivis une lettre à cette dernière lui signalant qu'au train dont le Pacifique-Canadien faisait les chargements, il serait possible de faire disparaître le contingent de cinq boisseaux, à condition qu'elle lui permette d'envoyer ses wagons aux endroits où ce contingent était encore en vigueur. Je faisais remarquer que le chemin de fer avait à sa disposition le matériel roulant nécessaire et qu'il était disposé à le faire vu qu'on voulait prévenir une situation qui permettrait de le blâmer entièrement du maintien de ce contingent de cinq boisseaux en certains endroits. Cette lettre fait partie du dossier.

J'écrivis donc à la Commission du blé et adressai des copies de ma lettre aux autres intéressés. C'est ce qui eut lieu.

Mais cela est impossible, et la Commission du blé le sait, parce que certains wagons doivent être employés à des fins spéciales, ce qui détruit l'équilibre des contingents. A ce moment, le chemin de fer avait en disponibilité le matériel voulu et désirait venir en aide à ces endroits. Au taux dont les chargements se faisaient alors, c'était possible, mais on ne le lui permit pas.

D. Si seulement M. Diefenbaker était ici en ce moment.

Le PRÉSIDENT: Mais M. Diefenbaker est présent.

M. DIFENBAKER: Vous n'avez sûrement pas l'intention de me faire un sermon !

M. Nicholson:

D. M. Diefenbaker conviendra sûrement qu'il n'y a pas une telle différence entre le grain récolté entre Prince-Albert et Melfort, sur le National-Canadien, et celui qui est récolté entre Prince-Albert et Nipawin, sur le Pacifique-Canadien, pour que l'on fasse croire aux cultivateurs de la région que la Commission avait besoin du blé entreposé sur la voie du National-Canadien, mais non du blé récolté le long du Pacifique-Canadien.—R. Ceci n'est pas de mon ressort, et je vous ai exposé la situation exactement telle qu'elle était. Il y avait un nombre suffisant de wagons pour que le Pacifique-Canadien vienne en aide à ces endroits de contingentement et tout eût été réglé avant le 10 du mois, mais on ne lui permit pas et on lui ordonna d'utiliser son matériel ailleurs.

D. J'aimerais que M. Milner commentât le passage suivant, que je relève à la page 4 du mémoire de M. Emerson:

> Il est, semble-t-il, indubitable que les cultivateurs des régions desservies par le Pacifique-Canadien n'ont pas effectué leur quote-part d'expéditions par rapport à la quantité de grain qu'ils possédaient. Ce n'est pas la faute du chemin de fer; c'est la faute des gens qui ont la

direction des élévateurs de tête de ligne, comme, par exemple, le Syndicat du blé de Saskatchewan. C'est à eux de décider combien de wagons du Pacifique-Canadien ils entendent décharger.

M. Milner voudrait-il nous dire si cette assertion est exacte ?

Le PRÉSIDENT: Cette question a déjà été posée dans les mêmes termes ce matin.

M. NICHOLSON: On ne l'a pas posée dans les mêmes termes, mais M. Milner peut facilement répondre par un oui, ou par un non.

Le TÉMOIN: Si je disais oui, ou non, serait-ce répondre à la question ?

M. NICHOLSON: M. Milner est revenu ici pour expliquer certaines de ses paroles, qu'il juge maintenant impudentes.

Le PRÉSIDENT: J'ai l'impression que la même question a été posée ce matin exactement dans les mêmes termes, mais je puis faire erreur.

M. Nicholson:

D. Dans ce cas, M. Milner peut nous répéter sa réponse, car je n'ai pas entendu cette question et pourtant je ne me suis pas absenté.—R. Voudriez-vous répéter votre question ?

D. Je vous ai lu le passage et je vous ai demandé si une telle assertion est conforme aux faits ?—R. Dans ce sens, je le répète, qu'il s'agit là d'une question nouvelle, qui n'avait jamais été soulevée auparavant.

Le PRÉSIDENT: Non, je le regrette. Ce n'est pas la déclaration en cause. Elle se trouve plus loin.

M. NICHOLSON: Je vais vous la lire de nouveau.

Le PRÉSIDENT: A quelle page se trouve-t-elle?

M. NICHOLSON: Page 4.

Le PRÉSIDENT: Merci, à quel paragraphe ?

M. NICHOLSON: Presque au bas de la page, vers les deux tiers, en descendant.

Le PRÉSIDENT: Merci.

Le TÉMOIN: A la page 4, dites-vous ?

M. Nicholson:

D. Il est, semble-t-il, indubitable que les cultivateurs des régions desservies par le Pacifique-Canadien n'ont pas effectué leur quote-part d'expéditions par rapport à la quantité de grain qu'ils possédaient. Ce n'est pas la faute du chemin de fer; c'est la faute des gens qui ont la direction des élévateurs de tête de ligne, comme, par exemple, le Syndicat du blé de Saskatchewan. C'est à eux de décider combien de wagons du Pacifique-Canadien ils entendent décharger.

R. Non, je ne suis pas de cet avis.

D. Merci, j'étais certain que ce serait là votre réponse. Mais vous ne l'aviez pas dit auparavant. Cette difficulté vous fut-elle signalée alors par le Pacifique-Canadien ?—R. De quel moment voulez-vous parler ?

D. Du moment de la période critique pendant laquelle le Pacifique-Canadien ne vous accordait pas toute la collaboration que vous auriez désirée ? —R. J'ai déjà dit deux ou trois fois que cette proposition me fut faite la première fois le 10 avril.

D. En d'autres termes, ce point n'avait pas été porté à votre attention au cours du mois de mars, alors que M. Emerson prétend que le Syndicat du blé de la Saskatchewan retenait les wagons du Pacifique-Canadien 20.6 jours; c'était pourtant un moment critique ?—R. Je n'en suis pas absolument certain; il se peut que ce point ait été mentionné en termes généraux. Mais le

Pacifique-Canadien, par son surintendant, n'a pas dit que l'on retenait un trop grand nombre de wagons, car alors j'aurais téléphoné à Bill Parker pour en faire libérer quelques-uns. Je ne me souviens pas des circonstances.

D. On ne dit pas à la page 4 que le Syndicat du blé de la Saskatchewan traitait le Pacifique-Canadien autrement que le National-Canadien, et je ne vois pas pourquoi on a inclus cette assertion dans le mémoire, à moins que l'on n'ait pu reprocher clairement au Syndicat du blé de la Saskatchewan de traiter les deux chemins de fer de façon différente. M. Emerson n'a pas pu dire quels étaient les déchargements de wagons du National-Canadien durant la même période. En votre qualité de régisseur des transports, savez-vous ce que le Syndicat du blé de la Saskatchewan faisait à la même époque, à l'égard des wagons du National-Canadien, aux élévateurs no 4 et no 2 ?—R. Pourquoi ne pas mentionner l'élévateur no 7 ?

D. Je pense que M. Emerson a parlé des élévateurs nos 4 et 2, mais vous pouvez inclure le no 7 dans votre réponse et même tout le groupe ?—R. Non, je ne sais pas quelle était la situation à cette époque. Je ne puis me souvenir de l'état des choses. Mais je ne pense pas que le Pacifique-Canadien ait voulu faire un bouc émissaire du Syndicat du blé de la Saskatchewan.

D. Alors, pourquoi le nommer ?—R. On a dit pourquoi. C'est que les wagons étaient retenus plus longtemps par le Syndicat du blé de la Saskatchewan. Les autres compagnies retenaient aussi des wagons, mais on a peut-être voulu dire que le Syndicat du blé de la Saskatchewan était le plus grand coupable.

D. Vous avez entendu dire que le Syndicat du blé de la Saskatchewan etait le plus grand coupable ?—R. Il le fut pendant cette période, mais il n'était pas question de porter une accusation particulière contre le Syndicat de la Saskatchewan, du moins je ne le pense pas.

D. D'après les journaux du matin . . .

Le PRÉSIDENT: M. Nicholson, vous avez posé votre question et le témoin a répondu. Continuons !

M. Nicholson:

D. M. Milner voudrait-il commenter cette assertion de M. Emerson à l'effet que le Syndicat du blé de la Saskatchewan retenait les wagons 20.6 jours, alors que les autres élévateurs ne les gardaient que 8.3 jours. Pouvez-vous expliquer cette assertion de M. Emerson ?—R. Je ne vois pas comment l'on peut expliquer un fait, sinon le constater.

D. Vous nous avez dit ce matin que les deux chemins de fer s'étaient engagés à fournir 8,000 wagons avant l'ouverture de la navigation et je me demande si le Syndicat du blé de la Saskatchewan n'avait pas reçu une plus forte proportion de ces wagons que les autres. Si vous n'avez pas ce renseignement, je n'insisterai pas. Maintenant, à la page 19 . . .

Le PRÉSIDENT: Monsieur Nicholson, j'hésite à vous interrompre encore une fois, mais il me semble que nous nous engageons dans une voie dangereuse. Nous avons ici un témoin qui nous fait une déclaration. Mais au lieu de l'interroger sur sa déclaration, vous le questionnez sur une déclaration du Pacifique-Canadien, qui aura droit à une réponse.

M. NICHOLSON: Y aura-t-il droit ?

Le PRÉSIDENT: Oui. C'est pourquoi je voudrais que l'on questionne le Pacifique-Canadien sur ses propres déclarations et le témoin sur la sienne.

M. Nicholson:

D. Puisque le régisseur des transports a été mis en cause à la page 19 du mémoire du Pacifique-Canadien, où l'on reproduit sa correspondance avec le chemin de fer, j'aimerais qu'il nous fasse quelques commentaires au sujet

de la page 19. J'en conclus que la part du Pacifique-Canadien était de 55 p. 100 et celle du National-Canadien, de 45 p. 100. Le bureau du régisseur des transports a-t-il émis l'opinion que le Pacifique-Canadien devrait avoir 75 p. 100 des déchargements ? M. Milner voudrait-il se reporter à cette correspondance de la page 19 et nous dire quand il a été question d'attribuer au Pacifique-Canadien 75 p. 100 des déchargements aux élévateurs de la tête des Lacs ?

M. POMMER: Il ne s'agissait pas de cet endroit, mais de Vancouver.

M. Nicholson:

D. Apparemment, les subalternes du régisseur des transports ne sont pas du même avis sur cette question de savoir s'il a, oui ou non, approuvé cette part de 75 p. 100. M. Milner voudrait-il nous relater les discussions qui eurent lieu avec le Pacifique-Canadien au sujet de cette allocation de 75 p. 100 ?—R. Voici comment les choses se sont passées. Je télégraphiai à M. Crump, pendant la discussion sur l'assignation des wagons à la région de l'Ouest, que la Commission du blé avait réparti ses commandes dans les proportions suivantes: 75 p. 100 au Pacifique-Canadien, 14 p. 100 au National-Canadien 11 p. 100 au Nord-Alberta. Je lui disais: "Pouvez-vous charger ces wagons, ou devrais-je demander au National-Canadien d'accepter un plus grand nombre de chargements", ou quelque chose dans le même sens. M. Crump me répondit que si on lui accordait 75 p. 100 des déchargements, il fournirait 75 p. 100 des wagons.

D. D'après les commentaires de M. Emerson, j'ai conclu qu'il serait heureux de transporter 55 p. 100 du grain, en regard de 45 p. 100 pour le National-Canadien, à condition qu'on lui accorde 65 p. 100 des déchargements aux élévateurs de tête de ligne, ce qui permettrait la pleine utilisation du matériel roulant. Cela se comprend. Je me demande si pareil arrangement ne causerait pas des difficultés au régisseur des transports avec le National-Canadien.—R. M. Tucker a posé la même question, il y a une minute et demie.

D. Pas dans les mêmes termes. Le régisseur des transports s'attirerait-il des difficultés, s'il voulait favoriser un chemin de fer dont le dossier laisse à désirer ?—R. Je ne pense pas que le dossier soit mauvais.

D. Je parle de cette période, mais je n'insisterai pas. Bien que le National-Canadien ne s'attende pas à obtenir 50 p. 100 du transport du grain, il juge utile d'assigner un plus grand nombre de wagons au transport de ce produit important du Canada. M. Milner nous dirait-il ce qu'il pense de cette prétention du Pacifique-Canadien qui, tout en employant un moins grand nombre de wagons que le National-Canadien au transport du grain, voudrait qu'on lui assure 65 p. 100 des déchargements aux élévateurs de tête de ligne, afin de lui permettre de transporter sa part du grain avec un nombre insuffisant de wagons. M. Emerson a mentionné que le Pacifique-Canadien devrait dépenser 125 millions à l'achat de wagons pour se placer sur un pied d'égalité avec le National-Canadien. Les chemins de fer nationaux se trouvent dans une situation difficile s'il leur faut dépenser 125 millions de plus que leur concurrent au transport d'une denrée, tandis que celui-ci avec une quantité moindre de matériel roulant voudrait obtenir 65 p. 100 des déchargements. Qu'en pense M. Milner ?—R. Je ne sais réellement pas de quoi vous parlez.

D. Je vais recommencer. On voudrait que le Pacifique-Canadien transporte 55 p. 100 du grain et qu'il lui soit assuré 65 p. 100 des déchargements, bien que son placement dans l'achat de wagons soit inférieur de 125 millions.—R. Je ne pense pas que personne ait jamais exprimé une telle idée. Mais continuez.

D. Mais vous remarquerez ce passage. . . .—R. Il n'y est question que de Vancouver.

D. A la page 19 du mémoire du Pacifique-Canadien, je lis: "Elle indique clairement que la politique adoptée pour fixer la quote-part des déchargements à accorder à chacun des réseaux consistait à baser cette quote-part sur le nombre de wagons chargés qui se trouvaient aux terminus". Si le Pacifique-Canadien réussit à faire décharger ses wagons plus rapidement que le National-Canadien, il est évident qu'il pourra s'acquitter de sa tâche avec moins de wagons que son concurrent. Il me semble que cette demande du Pacifique-Canadien est déraisonnable.

Le PRÉSIDENT: M. Robinson a la parole.

M. Robinson (Bruce):

D. Monsieur le président, ce sujet a été longuement discuté et il me semble qu'il s'agit de l'un de ces cas d'une force irrésistible mise en échec par un obstacle inébranlable. Quand tout aura été dit, nous n'en saurons guère plus long. L'honorable député de Moose-Jaw a demandé ce matin s'il y aurait quelque avantage à fixer une limite de sept jours au déchargement des wagons. M. Milner pense-t-il qu'il serait utile de fixer une telle limite et aiderait-on ainsi aux deux chemins de fer ?—R. C'est là une question qu'il faudrait poser aux propriétaires d'élévateurs et ils pourraient peut-être vous dire s'il en résulterait un avantage quelconque. Je pense qu'il leur faudrait alors augmenter le nombre de leurs employés au point où ils se verraient obligés de demander à la Commission des grains, dont je suis membre, l'autorisation de relever considérablement leur tarif d'entreposage. Je ne sais pas ce qui en résulterait. A l'heure actuelle, les élévateurs de tête de ligne peuvent manutentionner tout le grain vendu par la Commission canadienne du blé. Si vous augmentez la capacité des élévateurs de tête de ligne en ajoutant à leur personnel, il n'y a aucun doute que le déchargement des wagons sera plus rapide, mais je ne vois aucune nécessité de ce changement, comme on le disait ce matin.

D. Depuis quarante-sept ans qu'il fait le commerce du grain, le régisseur des transports a-t-il entendu discuter la question de construire un plus grand nombre d'élévateurs dans l'Est, afin de venir en aide aux éleveurs de bétail ?—R. Pendant les premiers dix-huit mois de mes fonctions, il y eut quelques plaintes des éleveurs, mais depuis trois ans je n'en ai reçu aucune à l'effet qu'ils ne peuvent pas obtenir tout le grain dont ils ont besoin. En réalité, j'ai reçu des lettres de commerçants en grains d'alimentation du bétail me disant que le nombre de wagons affectés au service domestique est amplement suffisant. Ai-je bien répondu à votre question ?

D. Oui, dans une certaine mesure. Mais si des élévateurs étaient construits dans l'Est, sur les Lacs, le prix du grain d'alimentation ne serait-il pas plus avantageux?—R. La seule différence de prix résulterait de l'écart entre le prix du transport par eau et le prix du transport entièrement par chemin de fer.

M. Johnson (Kindersley):

D. Je n'ai qu'une question à poser, monsieur le président. En votre qualité de régisseur des transports, vous devez avoir une bonne idée des quantités de grain que les chemins de fer sont appelés à transporter. J'imagine que cette statistique se fonde sur les rapports des compagnies d'élévateurs et sur la capacité des élévateurs. D'après vous, quelle proportion de la récolte, le Pacifique-Canadien devrait-il transporter par rapport au National-Canadien ?—R. La proportion s'est établie cette année, comme on l'a dit hier, à 55 et 45 p. 100.

D. Mais que serait-elle pour une longue période ?—R. Je ne saurais le dire. La proportion varie en raison de l'importance des récoltes dans les diverses régions. Il n'y a pas deux années semblables.

M. Charlton:

D. Monsieur le président, je poserai une question à M. Milner, sur les assertions qu'il a faites au Comité. Vu que le Pacifique-Canadien dessert plusieurs régions, vous conviendrez sans doute que celles-ci produisent du grain de diverses qualités. Il se peut alors que les régions desservies par le National-Canadien ait produit un grain inférieur à celles qui alimentent le Pacifique-Canadien ?—R. Il n'y a aucun doute.

D. C'est peut-être l'une des causes des difficultés ?—R. Oui.

D. Vous avez dit que des élévateurs ruraux ne suivent pas toujours les directives de la Commission du blé et que l'on a expédié du grain dont personne ne voulait ?—R. C'est exact.

D. Il se peut alors que des wagons arrivent à la tête des Lacs, chargés de grain d'une qualité dont on ne veut pas ?—R. C'est vrai.

D. Depuis des années, d'après ce que vous nous dites, il est coutumier de remplir les parcs des chemins de fer, tant à la tête des Lacs que sur le Pacifique, de wagons chargés de grain, juste avant l'ouverture de la navigation ?—R. A la tête des Lacs, oui.

D. Ceci ne s'appliquerait pas aux ports du Pacifique qui sont ouverts toute l'année. Cette pratique a été courante, si je comprends bien. Vu qu'une compagnie d'élévateurs en particulier a retenu des wagons plus longtemps que les autres, comme M. Emerson l'a mentionné hier, dans la proportion de 20.6 jours contre 8 jours dans le cas des autres compagnies, exige-t-on alors le paiement de frais de magasinage pour ces wagons immobilisés dans les parcs ?—R. Non, pas avant le 1er août.

D. Dans ce cas, c'est la compagnie d'élévateurs qui perçoit des frais d'entreposage à partir du moment où le grain lui est livré par les cultivateurs jusqu'à celui où il est expédié de la tête des Lacs ?—R. Oui, pendant un certain nombre de jours après l'expédition.

M. SAMWELL: Treize jours.

M. Charlton:

D. Alors les compagnies d'élévateurs peuvent percevoir des sommes considérables pour l'entreposage de ce grain immobilisé à la tête des Lacs ?—R. Pour treize jours seulement. Si le grain est gardé quatorze jours, les frais d'entreposage ne sont comptés que pour treize jours.

D. Elles peuvent alors retenir le grain pendant treize jours et ne perdre aucun argent ?—R. Oui, mais cela ne se fait pas.

D. Elles perçoivent des frais d'entreposage pendant une période qui peut être de treize jours à partir de l'expédition de l'élévateur rural jusqu'au chargement des navires à la tête des Lacs ?—R. Oui.

D. Ne serait-il pas raisonnable que les frais d'entreposage soient remboursés aux chemins de fer et alors ceux-ci ne s'opposeraient pas autant à ce que l'on retienne leurs wagons ?—Ne serait-ce pas raisonnable ?—R. Je pense que les chemins de fer seraient de cet avis.

M. Dinsdale:

D. M. Charlton a justement soulevé le point qui m'était venu à l'idée. Mais je désirerais un peu plus de renseignements. Il s'agit des qualités de grain. On a mentionné que l'accumulation de grain de qualité non demandée à la tête des Lacs a été l'une des causes des délais. D'après ce que vous avez dit à M. Charlton, une compagnie d'élévateurs peut expédier le grain qu'elle a en entrepôt sans égard aux qualités demandées aux têtes de ligne ?—R. Non. Les expéditions doivent se faire d'après les priorités déterminées par la Commission canadienne du blé. Celle-ci peut discipliner les compagnies qui n'ont

pas observé ses directives à cet égard; elle peut leur refuser deux ou trois wagons.

D. Cette accumulation de grain de qualités non désirées à la tête des Lacs a-t-elle déclenché partiellement la crise de la période dont vous avez parlé ?—R. Son rôle a été minime.

D. Maintenant, je passe à une question générale sur les pouvoirs du régisseur des transports. Vous avez aussi l'autorité de diriger le transport des autres marchandises expédiées en vrac, en plus du grain ?—R. C'est exact.

D. Avez-vous déjà exercé ces pouvoirs relativement aux exportations aux États-Unis ?—R. A l'égard de quelle denrée ? Parlez-vous du grain ?

D. Non, d'autres produits, tels que le bois, les métaux et les engrais ?—R. Non. Toutefois, je garde à mon bureau une statistique sur le transport du minerai. Il arrive que les expéditions à destination des compagnies Stelco ou Algoma soient en retard. Dans ce cas, j'avertis les compagnies de navires des Lacs et l'on affecte un ou deux navires au transport du minerai jusqu'à ce que le déficit soit comblé. Je les autorise ensuite à retirer ces navires du transport du minerai et à les employer à celui du grain.

D. Mais le fait que vous n'avez jamais eu l'occasion d'utiliser ces pouvoirs dans l'Ouest indiquerait que la situation en ce qui a trait aux wagons n'a jamais été bien mauvaise ?—R. En général, depuis que je suis régisseur des transports, il y a toujours eu dans l'Ouest un nombre suffisant de wagons pour répondre aux demandes de la Commission du blé et des autres expéditeurs. Je n'ai jamais changé d'opinion à ce sujet.

D. J'imagine que vous ne pourriez nous dire le nombre de wagons qui se trouvent aux États-Unis ?—R. M. Emerson vous a donné ce renseignement.

M. Gour:

D. Monsieur Milner, je vous prie de m'excuser si je répète une question qui vous a déjà été posée, mais je ne vous retiendrai pas longtemps. Je vous remercie de la patience que vous avez témoignée. Un membre du Comité vous a interrogé au sujet du retard apporté aux déchargements. J'avais songé à poser ma question à M. Emerson, mais vous pouvez nous donner les explications que je désire. Les compagnies de chemin de fer ne touchent pas un dollar en droits de magasinage pendant ce délai de 20 jours, est-ce exact ?—R. C'est exact.

D. Je désire que votre réponse soit inscrite au compte rendu de nos délibérations. Je veux parler des droits de magasinage payés aux compagnies de chemin de fer.—R. Les chemins de fer ne reçoivent aucun paiement de ce chef.

D. Nos amis de l'Ouest devraient se rendre compte de la faveur qui leur est accordée par rapport aux gens de l'Est.

M. JOHNSON *(Kindersley)*: Si vous lui dites...

Le PRÉSIDENT: Veuillez ne pas interrompre.

M. GOUR: Dans l'Est, quand nous recevons du blé, du bois, ou n'importe quoi, on nous accorde un délai de deux jours pour le déchargement des wagons, ou 48 heures. Après ces deux jours de grâce, le troisième et le quatrième jours coûtent $3 par jour; les cinquième et sixième jours, $5 par jour, et ensuite c'est $7 par jour.

M. NICHOLSON: Le gouvernement a le monopole de la vente du blé.

M. GOUR: Vous avez eu votre tour, laissez-moi parler. Il y a eu un délai de vingt jours dans le déchargement des wagons. Dans l'Est, il nous en coûterait $114 par wagon pour un pareil délai de 20 jours. Nous payons un tarif de transport élevé afin d'obtenir un excellent service, mais les gens de l'Ouest s'en prennent à tout le monde, surtout les membres du CCF.

M. McCullough (Moose-Mountain):

D. Monsieur le président, je diffère complètement d'avis avec M. Milner dans la réponse qu'il a faite à M. Dinsdale au sujet des régions de la Saskatchewan qui souffrent d'un contingentement inférieur. Je diffère au sujet des qualités de grain de ces endroits . . .—R. Il ne m'a pas posé cette question. Permettez-moi de vous reprendre, monsieur McCullough. Il ne m'a pas interrogé sur une région en particulier, mais sur la situation en général dans l'Ouest, n'est-ce pas ?

D. Je ferai remarquer au Comité que des milliers de cultivateurs habitent ces régions à faible contingent. Vous avez mentionné que la qualité du grain de ces régions explique le fait qu'ils n'ont pas reçu de wagons, mais ce n'est sûrement pas le cas. — R. Vous avez raison pour la région du sud, je suis de votre avis.

D. Je voulais appeler l'attention du Comité sur ce point. Nous avons par exemple la région de l'Assiniboine, desservie par l'embranchement nord du Pacifique-Canadien, où le contingent est très faible. Ensuite, il y a la région qui s'étend dans la direction de Swift-Current, vers le sud, jusqu'à ce dernier endroit, et les points intermédiaires, soit une distance de 30 ou 40 milles sur la ligne du National-Canadien. Il y a tous ces endroits et un autre où l'on peut aussi faire les livraisons. J'essaie de démontrer, monsieur Milner, qu'il ne faut pas laisser les membres du Comité penser que les régions desservies par les deux chemins de fer sont traitées de la même manière. On ne leur donne pas le même service.—R. Je n'ai pas dit cela.

D. Je tenais à mettre ce point en relief.

M. PURDY: Est-ce là un discours, ou une question, monsieur le président ?

M. McCullough (Moose-Mountain):

D. C'est une assertion qui ne devait pas passer inaperçue parce qu'elle n'est pas vraie. — R. Je n'ai fait aucune fausse assertion, monsieur McCullough. Est-ce ce que vous prétendez ?

D. Je tiens à corriger toute fausse impression qui pourrait résulter de votre déclaration et de votre réponse à M. Dinsdale, ou à M. Charlton, à l'effet que les faibles contingents accordés à ces régions résultent de la qualité du grain exigé par la Commission du blé. C'est l'impression que j'ai eue de vos remarques.—R. J'aimerais à vous reprendre sur ce point. M. Charlton m'a demandé si la différence dans les qualités du grain récolté dans certaines régions avait un effet sur les allocations de wagons. Est-ce là ce que vous m'avez demandé ?

M. CHARLTON: C'est bien cela.

M. McCullough (Moose-Mountain):

D. Très bien, passons. Je voulais dissiper cette impression et c'est fait. Vous dites que la loi vous accorde le pouvoir de donner des ordres aux chemins de fer. En d'autres termes, vous avez le pouvoir d'assigner des wagons à certains endroits, si vous le désirez, n'est-ce pas ?—R. Oui, je peux leur demander d'assigner un plus grand nombre de wagons.

D. Mais vous avez jugé la situation intolérable. En d'autres termes, le Pacifique-Canadien et ses fonctionnaires, un chemin de fer privé dont les opérations sont en discussion, ne vous a pas accordé sa collaboration l'été dernier ?—R. Pendant une brève période.

D. Pendant une brève période. Si vous aviez obtenu cette collaboration, qu'on n'avait aucune raison physique de vous refuser, vous auriez pu répondre aux besoins du chargement et du déchargement dont vous vous occupez ?—R. Je ne sais pas si le chemin de fer avait une raison ou non. On ne me l'a pas dit. Mais je n'ai pas reçu les wagons demandés.

D. Pensez-vous que ces wagons étaient disponibles ?—R. Je n'en sais rien.

D. Le Pacifique-Canadien ne vous a jamais répondu qu'il ne lui était pas possible de vous fournir les wagons demandés ?—R. Non.

D. Pouvez-vous dire si le Pacifique-Canadien n'a pas pu vous fournir les wagons demandés à cause du grand nombre de ses wagons qui se trouvaient aux États-Unis ?—R. Je ne pense pas que ce facteur ait eu un effet bien important.

D. Pouvez-vous nous dire, monsieur Milner, s'il y a eu à votre connaissance une grande disparité dans les déchargements du Pacifique-Canadien et du National-Canadien, qui eût causé la situation critique en discussion ?—R. Non, les déchargements se faisaient assez également.

D. Vous croyez que le Pacifique-Canadien a été traité aussi justement que le National-Canadien ?—R. C'est ce que je pense.

D. C'est tout ce que j'ai à dire.

Le PRÉSIDENT: Dois-je remercier le témoin ? Je vous remercie, monsieur Milner, d'être venu ici ce matin.

M. Cardiff:

D. Un moment, j'aurais une question à poser à M. Milner. J'ai écouté la déposition de M. Emerson hier et j'en ai conclu qu'on ne manquait pas de wagons, mais qu'on ne pouvait les décharger. Ce n'était pas la faute du Pacifique-Canadien, mais plutôt celle des personnes qui ordonnaient les chargements. Qui était-ce ? La Commission du grain a-t-elle cette responsabilité, ou qui l'a. Le Pacifique-Canadien ne saurait être responsable du fait que l'on a chargé des wagons que l'on ne pouvait ensuite décharger. D'aucuns ont voulu utiliser les wagons du chemin de fer comme entrepôts.—R. Que voulez-vous savoir de moi, monsieur ?

D. A qui attribuer la responsabilité du chargement de wagons que l'on n'était pas en mesure de décharger ?—R. Je pense avoir dit au Comité que les compagnies d'élévateurs ruraux avaient reçu des commandes qui demandaient le chargement de 38,000 wagons. Lorsqu'il y a des commandes, les chemins de fer d'après la loi, bien que je ne m'y connaisse guère en matière d'application de la loi des chemins de fer, doivent fournir des wagons aux endroits où on les demande. Les commandes étaient là et il fallait faire les expéditions.

D. Mais à quoi pouvait servir l'envoi de tous ces wagons, environ 1,000 d'après ce que M. Emerson a dit hier, lorsque dans un ou deux cas au moins, il se trouvait déjà 125 wagons chargés à la tête des Lacs et que l'on n'en déchargeait que 14 ou 17, et même 10 par jour ? A quoi bon amener là tous ces wagons si l'on n'avait pas l'espace voulu ?—R. C'est ainsi que l'on a toujours fait, monsieur Cardiff. Il n'y a là rien d'anormal. C'est cela que le chemin de fer voudrait maintenant changer et je le comprends. Mais c'est un changement qu'il faut étudier soigneusement.

D. La Commission des grains peut-elle être tenue responsable de cette situation ?—R. Non, je ne le pense pas. Il s'agissait là d'une pratique normale. Des commandes avaient été passées aux élévateurs ruraux et le chemin de fer en faisait l'expédition.

Le PRÉSIDENT: Je vous remercie, monsieur Milner.

Je pense que M. Sinclair, conseiller juridique du Pacifique-Canadien, aimerait à faire une déclaration.

M. L. D. Sinclair, avocat général de la compagnie du Pacifique-Canadien, est appelé:

Le TÉMOIN: Monsieur le président et messieurs les membres du Comité, je regrette que M. Milner soit obligé de partir. Je lui ai dit, pendant l'heure

du déjeuner, qu'à la suite de sa déposition, je me proposais de faire une déclaration au nom de la compagnie du Pacifique-Canadien et de communiquer certains faits au Comité. Je lui aussi dit que je commenterais son témoignage et que je comptais sur sa présence à ce moment-là. Mais il doit s'absenter parce qu'il avait d'autres projets antérieurs.

Le PRÉSIDENT: Je me permettrai de vous interrompre. M. Milner est réellement surchargé de travail. Nous lui avons permis une réponse. Maintenant, nous accordons le même privilège au Pacifique-Canadien. Même si le régisseur avait pu rester ici, il ne serait guère possible de lui accorder une autre réponse, qui en entraînerait une subséquente du Pacifique-Canadien. Puisque le régisseur a eu l'occasion de nous donner des explications, nous accordons le même avantage au Pacifique-Canadien et ce sera, je l'espère, la fin de l'affaire.

Le TÉMOIN: Je voulais simplement dire au Comité que j'aurais voulu que M. Milner puisse entendre ce que je vais dire. Je n'insinue pas qu'il est parti afin de ne pas avoir à m'écouter; tout simplement, il ne pouvait rester.

M. GOUR: Ce n'est pas son genre.

Le TÉMOIN: Il ne pouvait rester bien qu'il eût sans doute aimé être présent. D'autre part, nous avons ici six de nos fonctionnaires et les membres du Comité sont aussi des gens bien occupés, c'est pourquoi nous désirons commencer.

Le chemin de fer du Pacifique-Canadien tient à exposer son attitude en toute franchise et sincérité.

J'ai écouté ce que M. Milner vous a dit aujourd'hui. Il a préfacé ses remarques ce matin en annonçant qu'il allait prouver que le Pacifique-Canadien l'avait désappointé ou ne lui avait pas accordé sa collaboration. M. Nicholson a dit qu'après être revenu ici et avoir entendu M. Emerson, le régisseur allait rectifier les faits. Ce ne sont pas là les paroles exactes que l'on a prononcées, mais le sens y est.

Messieurs, voici ce que je pense de la déclaration que M. Milner vous a faite aujourd'hui. Je n'ai jamais entendu pareille confession, ni pareilles évasions. Il a commencé par avouer que son langage immodéré à l'endroit des fonctionnaires du Pacifique-Canadien était complètement injustifiable. Il a admis que n'étant pas un expert en matière de transport, les chemins de fer en connaissent plus long que lui à ce sujet. Mais il a essayé de se dérober par des illogismes. Il prétend qu'il ne nourrit aucun mauvais sentiment à l'égard du Pacifique-Canadien. Je voudrais que M. Milner sache que nous n'avons aucun mauvais sentiment à son égard.

Mais ce qui nous surprend, c'est qu'il ait tenté de défendre une attitude insoutenable. Il n'a abordé les difficultés de la tête des Lacs que du point de vue d'un propriétaire d'élévateurs. M. Milner a indiscutablement une longue expérience du commerce du grain et de l'opération des élévateurs de tête de ligne. Il n'y a aucun doute que les wagons ont été immobilisés autrefois aux têtes de lignes pendant des périodes inadmissibles. Il n'y a aucun doute non plus que les chemins de fer sont venus en aide aux élévateurs en leur permettant d'utiliser leurs wagons comme entrepôts. M. Milner admet que cette pratique est condamnable quand l'on pourrait utiliser ces wagons ailleurs. Il a répété à maintes reprises qu'en sa qualité d'homme d'affaires il ne pouvait admettre et qu'il ne demanderait jamais aux chemins de fer d'utiliser les wagons à l'entreposage. Il l'a répété encore cet après-midi.

Mais il a tenté de sortir du pétrin où cette admission le place en disant que personne ne voudrait sûrement qu'il demande aux chemins de fer d'envoyer des wagons dans l'Ouest quand il ne sait pas où il pourra les décharger.

Un HON. MEMBRE: Voulez-vous bien répéter ce que vous venez de dire ?

Le TÉMOIN: Personne ne voudrait sûrement croire qu'il demanderait aux chemins de fer d'envoyer des wagons dans l'ouest du Canada quand il ne sait pas où il pourra les décharger. Le fait est que M. Milner a prouvé aux chemins de fer qu'il demandait des wagons dont il ne savait que faire. Il ne savait pas où on les déchargerait. Il nous l'a prouvé.

M. Tucker a démontré ce point ce matin quand il a demandé à M. Milner si les élévateurs avaient une quantité suffisante de grain à la tête des Lacs, à l'ouverture de la navigation. M. Milner a répondu affirmativement. Il a dit que les chemins de fer avaient fait ce qu'il leur avait demandé et ce qui avait été convenu. Il a ajouté ce matin qu'il avait demandé aux chemins de fer de fournir de 8,000 à 9,000 wagons, en route ou à la tête des Lacs attendant le déchargement. Voici le nombre de wagons que l'on a déchargés, ou qui étaient en route vers la tête des Lacs; le 5 avril: Pacifique-Canadien, 3,395; National-Canadien, 3,148, soit un total de 6,543. Il y a eu quelque confusion au sujet de la date précise lorsque M. Tucker a posé sa question, de sorte que je parlerai du 5 et du 6 avril. Le 6 avril: Pacifique-Canadien, 3,431; National-Canadien, 3,242; total, 6,673.

Ces chiffres indiquent que le nombre des wagons utilisés était de 2,000 à 3,000 de moins que M. Milner avait demandé. Ceci prouve à mon sens qu'il avait exigé plus de wagons qu'il était nécessaire. Je vous répète que c'est là l'attitude moyenne du propriétaire d'élévateurs. Il veut avoir plus de wagons et toujours plus de wagons. Il ne s'inquiète pas du gaspillage des moyens de transport. Cela ne le regarde pas. Il veut exploiter son élévateur au meilleur prix de revient possible et obtenir les plus fortes recettes possibles des droits d'entreposage et des autres redevances que la loi lui permet de percevoir.

Un HON. MEMBRE: Qu'y a-t-il de mal là-dedans ?

Le TÉMOIN: Aucun mal en soi, mais il en résulte un mal si quelqu'un souffre de cette action. Le propriétaire d'un élévateur de tête de ligne dit: "les questions de transport ne me regardent pas, elles relèvent des chemins de fer". Messieurs, ce que M. Milner a oublié c'est qu'en remplissant les fonctions de régisseur des transports, il ne doit plus agir comme s'il était encore un propriétaire d'élévateurs. M. Milner a admis, comme M. Emerson vous l'a dit, que le Pacifique-Canadien avait toujours eu un nombre suffisant de wagons aux êtes de ligne attendant le déchargement. Il a tenté d'éluder la conséquence de cette admission en disant que le nombre des wagons du Pacifique-Canadien dans l'Ouest avait diminué. Vous vous rappelez qu'il a produit des chiffres et essayé de démontrer que si le Pacifique-Canadien avait envoyé un plus grand nombre de wagons dans l'Ouest, il eût pu les diriger vers les moulins et les têtes de ligne de l'intérieur.

Messieurs, c'est là une idée qui est venue à M. Milner ce matin. Il ne nous en avait jamais parlé. Il ne nous a jamais dit qu'il pouvait décharger les wagons aux élévateurs de l'intérieur. En vérité, on nous a demandé de charger des wagons à ces élévateurs et, M. Samwell vous le dira, de leur donner une priorité malgré toutes les difficultés que cela comporte. Nous reviendrons sur ce point. Quelqu'un, je ne sais plus qui, a posé des questions très pertinentes à M. Milner cet après-midi. On lui a demandé s'il n'aurait pas été possible de diriger quelques-uns des wagons immobilisés à la tête des Lacs vers les élévateurs de l'intérieur et les moulins puisque ceux-ci pouvaient utiliser une plus grande quantité de grain. Pourquoi laissait-on les wagons se rendre à la tête des Lacs où ils restaient jour après jour ? Je ne sais plus qui a posé cette question, mais je ne me rappelle pas que M. Milner ait répondu. De plus, une autre fois que M. Milner était venu au Comité et que quelqu'un avait mentionné les élévateurs de l'intérieur, il avait repoussé dédaigneusement la suggestion, disant qu'ils n'étaient pas assez importants

pour qu'on les considère et, si je me souviens bien, ne jouaient qu'un rôle infime dans toute cette affaire.

A la lumière de ses déclarations antérieures et des réponses qu'il vous a données cet après-midi au sujet des élévateurs de l'intérieur et des moulins, vous étonnerez-vous que nous ne jugions pas d'un grand poids son assurance que si nous avions envoyé les wagons il les eût utilisés au chargement des élévateurs de l'intérieur et à l'approvisionnement des moulins ?

On a parlé ce matin des devoirs du Pacifique-Canadien envers le Parlement et les représentants du peuple. C'est M. Johnson, je pense, qui a soulevé ce point. Messieurs, je tiens à vous assurer que le Pacifique-Canadien connaît très bien ses obligations juridiques. Il serait peut-être bon de les énumérer. En premier lieu, il lui faut exploiter efficacement ses voies ferrées. En deuxième lieu, il doit transporter toutes les marchandises dans les meilleures conditions possibles et en conformité des pouvoirs qui lui ont été conférés. Le Pacifique-Canadien ne saurait remplir ses obligations envers tous les usagers et donner un service efficace si ses wagons sont utilisés de façon non économique et servent d'entrepôts à grain. M. Milner vous a répété son opinion à ce sujet ce matin.

Il a aussi dit combien de wagons l'on devrait garder à la tête des Lacs, c'est-à-dire trois fois le nombre des déchargements quotidiens. Mais il a admis que d'autres en connaissent plus long que lui sur ce point, et il nous a mentionnés, qui trouvent cette proportion un peu élevée, ou ont une opinion différente. Nous la trouvons trop élevée. Dans son témoignage, M. Emerson a mentionné la proportion de 2½.

On vous a donné tous les détails. Hier, M. Emerson vous a communiqué les chiffres relatifs à la période critique du 15 mars au 30 avril. Ils démontrent que le Pacifique-Canadien n'a pas failli à sa tâche. La statistique est là pour le prouver. Comment M. Milner élude-t-il tout cela ? Mais revenons aux faits Sa solution consistait à exiger qu'il y ait un plus grand nombre de wagons à la tête des Lacs. Il a soutenu qu'il n'avait jamais entendu parler auparavant de la relation qui doit exister entre les déchargements aux têtes de ligne et les chargements aux élévateurs ruraux. Il n'en avait jamais été question, dit-il.

Messieurs, le Pacifique-Canadien ne saurait faire mieux que d'insister auprès de M. Milner sur la nécessité de décharger les wagons afin qu'on puisse les charger de nouveau. Le Pacifique-Canadien ne saurait faire autrement que d'insister auprès des élévateurs de tête de ligne à ce sujet. Le devoir du Pacifique-Canadien est d'essayer de détourner le grain qui bloque les voies et que l'on ne décharge pas. Mais il faut pour cela la collaboration des propriétaires des élévateurs des têtes de ligne et ceux-ci ne font que ce qu'ils veulent.

Qu'en dit M. Milner ? Je parlerai à la lumière de ce qu'il vous a répondu cet après-midi. Si M. Milner n'est pas au courant de la situation, ce que j'aurais peine à croire, c'est une cause de difficultés, Mais on ne peut se fermer les yeux aux difficultés et il est difficile d'organiser et de faire le transport de l'ouest du Canada dans les circonstances actuelles. Nous avons essayé de faire comprendre ces choses à M. Milner et aux propriétaires d'élévateurs de têtes de ligne. Nous avons réussi à convaincre M. Milner. Il a admis qu'il avait demandé cinquante fois au Syndicat du Manitoba d'aider au Syndicat de la Saskatchewan à faire le déchargement des wagons, c'est-à-dire de recevoir des wagons adressés au Syndicat de la Saskatchewan et d'entreposer le grain dans ses propres élévateurs de la tête des Lacs. Par le fait même, M. Milner reconnaissait la nécessité de décharger les wagons pour qu'on puisse les utiliser de nouveau. C'est là une preuve concluante.

Il a dit encore: "J'ai fait tout mon possible pour que les wagons soient retournés promptement". Mais je rétorque qu'il n'a pas fait son possible.

Il eût pu dire aux élévateurs de têtes de ligne: "Si vous ne déchargez pas les wagons en 2½ ou 3 jours, je ne permettrai pas et la Commission du blé non plus que l'on vous expédie d'autres wagons des élévateurs ruraux". Il eût ainsi obtenu des résultats. S'il y avait de l'espace libre à ce moment, et M. Milner dit qu'on aurait pu entasser encore davantage, il eût pu les obliger de l'utiliser. Même s'il y avait eu quelques autres wagons de plus, ou des centaines ou des milliers de wagons de plus aux têtes de ligne, comment les aurait-on obligés à les décharger, quand il y avait déjà 400, 500, 600, ou 700 wagons sur les voies attendant le déchargement ? Quelle différence eût fait la présence de 1,000 wagons de plus ? C'est ce que je ne puis comprendre.

Qu'a-t-il répondu à tout ceci ? Il prétend que cela eût causé des difficultés avec le National-Canadien. C'est la conclusion à tirer de ses remarques. Il a dit que ce serait une chose difficile. M. Tucker et d'autres lui ont posé plusieurs questions à ce sujet, c'est-à-dire sur les rapports qui existent entre les chargements du Pacifique-Canadien et ceux du National-Canadien, ou sur la proportion des déchargements des deux compagnies à la tête des Lacs. M. Tucker lui a demandé s'il serait possible de décharger les wagons du Pacifique-Canadien plus rapidement que ceux du National-Canadien. Messieurs, je dirai à ce sujet que le Pacifique-Canadien ne demande pas que ses wagons soient déchargés plus vite que ceux du National-Canadien. Ce n'est pas là notre attitude. Nous voudrions tout simplement que les wagons du Pacifique-Canadien soient déchargés dans la même proportion que la Commission du blé lui a indiquée comme devant être sa part du transport du grain des élévateurs ruraux.

Si l'on veut que le Pacifique-Canadien transporte 52 p. 100 du grain, il faut que ses wagons soient déchargés dans la proportion de 52 p. 100. Pas plus. De même, si l'on nous demande de transporter 55 p. 100 du grain, nous devrions avoir 55 p. 100 des déchargements si l'on veut que nos opérations soient efficaces. Si l'on exige du Pacifique-Canadien une plus forte proportion des chargements, il va de soi que sa proportion de déchargements doit être augmentée.

M. Milner dit qu'il n'a jamais entendu parler de pareille chose. Voyons ses paroles à la page DD-8 du compte rendu. Il s'agissait de l'égalisation des contingents:

> Pour égaliser les contingents dans tout le pays, il faut s'y prendre dès le début de la campagne agricole. Il faut faire un relevé intelligent des différentes sortes de grains qui se récoltent dans les diverses régions et puis répartir les wagons entre ces régions, mais non pas au cours des deux derniers mois de la campagne.

Ce sont là ses paroles. S'il s'agissait vraiment d'une idée nouvelle, dont il n'avait jamais entendu parler, il est étonnant qu'il en comprenne si bien le concept. Il dit que "l'on doit d'abord établir de façon intelligente les perspectives de la récolte des diverses régions et répartir ensuite les wagons suivant les besoins de chacune". Naturellement, si l'on répartit les wagons selon la récolte aux différents élévateurs ruraux, il faut aussi répartir les déchargements, autrement, il y aura refoulement.

Je veux être bien compris: nous ne nous préoccupons aucunement du nombre de wagons du Pacifique-Canadien et du National-Canadien qui se trouvent employés à un moment donné, notre seule obligation consiste à garder aux têtes de ligne le nombre voulu de wagons pour suffire au déchargement. C'est là notre obligation. Nous nous en sommes acquittés. Le régisseur des transports l'admet. C'est ce que M. Emerson a dit. C'est là un point sur lequel il n'y a aucune divergence d'opinion ou querelle. C'est là notre obligation; nous nous en sommes acquittés, tout le monde l'admet. Alors, comment avons-

nous pu manquer à nos devoirs, c'est ce qui me dépasse et j'imagine que vous ne le comprenez pas non plus.

Si un jour le Pacifique-Canadien n'avait pas assez de wagons aux élévateurs des têtes de ligne pour alimenter leurs opérations, à cause de quelques grandes fluctuations de la situation, alors seulement y aurait-il lieu de modifier la proportion des déchargements. C'est la plus simple logique et elle défie toute autre réponse.

La Commission du blé détermine la proportion de la récolte dont le Pacifique-Canadien devra assurer le transport et doit ensuite voir aux déchargements qui assureront le mouvement.

M. Emerson est ici en ce moment. Il peut vous donner des chiffres. Il est prêt à discuter tous les points particuliers qui vous occupent. Nous avons apporté avec nous un nombre considérable de documents afin de vous donner les renseignements que vous désirez. Quelques-uns sont faciles à trouver, d'autres exigent plus de recherches. Mais M. Emerson vous les procurera s'ils ont trait aux opérations du Pacifique-Canadien. Il vous dira le nombre de wagons du Pacifique-Canadien qui se trouvent dans l'Ouest et le temps pendant lequel ils ont été retenus aux têtes de ligne. Il vous exposera la situation qui existait dans la période du 15 mars au 30 avril, ou en une période quelconque de la campagne agricole, ou telle qu'elle est aujourd'hui même. Je pense qu'il devrait vous dire ce qui se passe aujourd'hui, sur la foi des rapports reçus hier et vous expliquer la situation actuelle au point de vue des déchargements. Il vous parlera des plaintes des autres expéditeurs et vous verrez que M. Milner ne saurait poser à l'expert en transports. C'est la raison de la réponse qu'il a donnée à M. Johnson au sujet de ses pouvoirs et de la façon dont il les exerce.

Enfin, M. Emerson pourra discuter la question, ou toute question, au sujet de la proportion des wagons, pendant toute la durée de la campagne agricole et les fluctuations qui se sont produites. Il traitera de toutes les questions de transport que le Comité voudra soulever. Afin de faciliter l'exécution de votre travail, M. Emerson préparera les réponses à toutes les questions que les membres du Comité voudront lui adresser; il fera ses réponses par écrit et vous les aurez pour les fins de consultation. Il n'en tient qu'à vous d'indiquer ce que vous désirez et la façon dont vous voulez que les choses soient faites.

Certaines questions demandent une réponse immédiate et certains renseignements vous seront donnés dès maintenant. En particulier, vous serez renseignés sur un ou deux faits et vous pourrez prendre connaissance de la correspondance échangée. Il vous dira quand M. Milner a entendu parler pour la première fois de ce qu'il a appelé une innovation et qu'il attribue au Pacifique-Canadien, mais tout dépend de ce que vous déciderez.

Maintenant, messieurs, j'admets que nous avons tous eu l'occasion d'échapper des paroles que nous regrettons. C'est ce qui est arrivé à M. Milner, je le regrette pour lui. Il a porté des accusations malheureuses qui ne peuvent être étayées sur les faits et qu'il a faites dans un langage blessant.

Merci.

M. GOUR *(Russell)*: Il y a cinq ans que je fais partie du Comité et je n'ai pas eu connaissance que l'on ait jamais démenti ses assertions. Je regrette de n'avoir pu assister à la séance ce matin. J'étais à un autre comité, mais je tiens à souligner que M. Milner revient ici tous les ans, depuis cinq ans, et qu'on ne l'a jamais pris en défaut. Je ne suis pas convaincu que vous ayez raison sur tous les points.

M. JOHNSON *(Kindersley)*: Monsieur le président, dans ce combat de géants, entre une corporation monolithique et le représentant du Parlement du Canada, les membres du Comité auront-ils l'occasion d'interroger le Pacifique-Canadien dans l'intérêt des gens qui sont appelés à souffrir et qui

ont réellement souffert de l'action arbitraire de cette compagnie qui n'a pas fourni de wagons aux embranchements ?

Le PRÉSIDENT: Je n'ai pas bien saisi votre question.

M. JOHNSON *(Kindersley)*: Tout semble se résumer à une querelle entre le régisseur des transports et le Pacifique-Canadien et je me demande si nous aurons l'occasion d'interroger ce dernier au nom des cultivateurs qui ont été les victimes de ce combat de géants.

Le PRÉSIDENT: C'est ce que je pensais que vous alliez faire quand je vous ai permis d'interroger le témoin.

M. Johnson (Kindersley):

D. La réfutation a uniquement porté sur le caractère personnel de M. Milner.—R. Pas du tout.

Le PRÉSIDENT: Vous pouvez maintenant interroger le témoin qui vous répondra au nom du Pacifique-Canadien.

M. Bryce:

D. M. Sinclair voudrait-il nous dire quelles sont ses fonctions au Pacifique-Canadien ?—R. Vous me demandez quelle est ma situation ? Je vais vous faire ma biographie. Je suis né sur une ferme de votre circonscription, monsieur Bryce.

D. Je veux simplement savoir quel poste vous occupez au Pacifique-Canadien et combien d'années d'expérience vous avez eues en fait de chemins de fer ?—R. Je suis à l'emploi du Pacifique-Canadien depuis 1942.

Le PRÉSIDENT: Quand vous formulez une question, veuillez permettre au témoin de vous donner sa réponse et réserver vos interjections.

Le TÉMOIN: Je suis entré au service du Pacifique-Canadien à Winnipeg, en 1942. A l'heure actuelle, je suis l'avocat général de la compagnie.

M. Bryce:

D. Combien d'années d'expérience avez-vous en matière de transports ? Avez-vous toujours rempli le poste d'avocat ?—R. Non, monsieur Bryce, je n'ai pas toujours été avocat. J'ai travaillé sur une ferme de la région des lacs du Manitoba pendant plusieurs années.

D. Dans ce cas, il devrait m'être facile d'obtenir des wagons !

Le PRÉSIDENT: M. Smith a la parole.

M. Smith (Battle River-Camrose):

D. J'ai une question à poser à M. Sinclair ou à M. Emerson. L'assertion de M. Sinclair à l'effet que c'est la Commission canadienne du blé qui a déterminé quelle proportion de la récolte de la campagne 1955-1956 doit être transportée par le Pacifique-Canadien est-elle exacte ?—R. Et comment l'a-t-elle fait !

D. Avez-vous dit qu'elle l'a fait ?—R. La proportion a été d'environ 55 p. 100.

D. Quel pourcentage de la récolte votre compagnie devra-t-elle transporter cette année ?

Le PRÉSIDENT: M. Emerson répondra à cette question.

M. R. A. Emerson, vice-président du Pacifique-Canadien, au service de l'exploitation et de l'entretien, est appelé de nouveau:

M. EMERSON: Je ne saurais donner une réponse directe à cette question vu que la Commission du blé ne procède pas de cette façon. Si elle a des chiffres, elle ne nous les communique pas. Je puis toutefois vous montrer

de nombreux documents et vous dire que, de temps à autre, la Commission canadienne du blé publie ce qu'elle appelle ses besoins en matière de transport. J'ai ici un certain nombre de ces documents et je me permettrai de les commenter pour les différentes périodes, dont l'une va du 15 mars au 31 mai et l'autre, du 15 décembre au 15 mars. En général, ils indiquent que la Commission du blé a fixé la proportion à 60 p. 100 pour le Pacifique-Canadien et à 40 p. 100 pour le National-Canadien.

M. Smith (Battle River-Camrose):

D. On demandait au Pacifique-Canadien de transporter environ 60 p. 100 du grain récolté cette année ?—R. Vous voulez parler du Pacifique-Canadien ?

D. 60 p. 100 du grain ?—R. Je reviens au même point et je vous dirai quel est le contingentement si vous le désirez. Voici un document intitulé: "Besoins en matière de transport pour le grain de l'Ouest du Canada, du 1er mars au 31 mai 1956". Remarquez qu'il ne s'agit pas là de toute l'année.

D. C'est la période critique cependant ?—R. Oui. Voici ce texte: "la répartition indiquée ci-dessus entre les chemins de fer a été faite sur la base de 40 p. 100 du transport au National-Canadien et 60 p. 100 du total au Pacifique-Canadien".

D. Vu que vous aviez un moins grand nombre de wagons dans l'Ouest en mars, avril et mai et vu que vous avez transporté environ 53 p. 100 du grain de l'Ouest . . .—R. Pendant l'année toute entière.

D. Comment pensiez-vous suffire aux besoins de la période critique si vous n'envoyiez pas les wagons demandés ?—R. Nous n'avions qu'à utiliser nos wagons et à en obtenir le déchargement. Nous étions disposés à fournir le nombre de wagons voulus et à transporter notre part de la récolte, si ce n'avait été du déchargement aux têtes de ligne.

D. Vous insistiez cette année sur le déchargement en 2½ jours, ce qui était différent de ce qui a eu lieu l'an dernier, pendant la période correspondante.—R. Non, il n'y a eu aucun changement à cet égard. Nous avons assigné un plus grand nombre de wagons. Nous pouvons revenir sur cette statistique et la preuve de mon assertion est évidente. Si l'on voulait que nous chargions un plus grand nombre de wagons, on n'avait qu'à décharger nos wagons. Cela me paraît raisonnable.

D. Je suis embrouillé sur ce point. N'est-il pas vrai que le Pacifique-Canadien avait un moins grand nombre de wagons dans l'Ouest au 1er mars courant qu'au 1er mars 1955 ?—R. Un moment et je vais essayer de vous le dire.

D. Pourriez-vous nous donner les chiffres pour les mois de mars, avril et mai ?—R. Je ne sais pas s'il sera possible de remonter aussi loin.

D. Donnez-nous les chiffres que vous avez ?—R. J'ai un grand nombre de renseignements ici.

M. NICHOLSON: Monsieur le président, avant que M. Emerson réponde à M. Smith, je demande l'application du règlement. M. Sinclair nous a dit que M. Emerson a une déclaration à nous faire et je me demande s'il ne devrait pas l'aborder immédiatement avant de répondre aux questions de M. Smith.

M. SMITH *(Battle River-Camrose)*: Si M. Emerson préfère commencer par sa déclaration, cela me convient.

Le PRÉSIDENT: Mais les renseignements qu'il se propose de nous donner ressortiront peut-être de l'interrogatoire.

Le TÉMOIN: Je vous offre mes excuses, je n'ai pas le renseignement demandé pour la région de l'Ouest; je pensais avoir les chiffres de plusieurs années.

M. SINCLAIR: Nous les chercherons et nous les adresserons au président.

M. SMITH *(Battle River-Camrose)*: Seul le nombre des wagons assignés au transport du grain de l'Ouest m'intéresse. Je ne tiens pas à connaître la situation générale du Pacifique-Canadien.

M. SINCLAIR: Je vous ferai savoir le nombre des wagons en mars, avril et mai 1956.

M. SMITH *(Battle River-Camrose)*: Et aussi en 1955.

Le TÉMOIN: Nous ne pourrons vous donner que le nombre total des wagons, car aucun n'est réservé uniquement au transport du grain, pas plus qu'au transport des marchandises en général. Je vous ferai tenir le nombre total des wagons et ce sera tout.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions ?

M. NICHOLSON: Il me semble que M. Emerson devrait maintenant nous faire sa déclaration.

Le PRÉSIDENT: M. Emerson est à la disposition du Comité et n'a aucune préférence à ce sujet.

Le TÉMOIN: Ce serait peut-être abréger le travail du Comité que d'entendre ma déclaration dès maintenant.

Le PRÉSIDENT: C'est très bien; veuillez commencer.

Le TÉMOIN: J'ai noté un point de la déclaration de M. Milner cet après-midi. Il a dit qu'il s'agit d'une innovation, qu'il n'avait jamais entendu émettre une telle idée auparavant et qu'il ne sait pas si elle est pratique. J'avais tenté de discuter cette question avec M. Milner à Winnipeg, le 21 mars, mais il me coupa la parole et réitéra sa demande. Il insistait sur le point que le Pacifique-Canadien aurait dû envoyer un plus grand nombre de wagons dans l'ouest du Canada et que nous aurions dû faire revenir les wagons que nous avions sur les lignes américaines.

Mais la principale difficulté, c'est que M. Milner est un commerçant de grain et non un expert en transports et qu'il essayait de nous enseigner à diriger nos affaires. Je tire une légitime fierté du fait que le Pacifique-Canadien a transporté une plus forte partie du grain de l'ouest du Canada que toute autre organisation. Je prétends que nous nous y connaissons en matière de transports et même du commerce du grain, mais M. Milner, malheureusement, ne veut pas nous entendre. Il soutient que c'est là une nouvelle idée qu'il ne peut comprendre. M. Milner est commerçant de grain et je lui ferai une analogie. Supposons qu'il ait placé son grain dans deux entrepôts, dont l'un contient 60 p. 100 et l'autre 40 p. 100, et qu'il soit obligé de vider ces deux entrepôts en même temps et au même taux. Il lui faudrait nécessairement procéder au taux de 60 p. 100 pour le plus grand entrepôt et de 40 p. 100 pour le plus petit des deux.

M. JOHNSON *(Kindersley)*: Mais le Pacifique-Canadien n'en sait rien.

Le TÉMOIN: Je m'excuse.

Le PRÉSIDENT: Veuillez permettre au témoin de continuer.

Le TÉMOIN: J'aimerais à porter deux autres documents à votre connaissance, dont l'un fait partie de la correspondance entre M. Milner et M. Crump. Voici un télégramme daté du 20 décembre, adressé à M. Crump, président du Pacifique-Canadien:

> Les chargements de votre chemin de fer sont tout à fait insuffisants pour assurer les exportations à Vancouver. Le total des chargements vendredi, samedi et lundi n'a été que de 232 wagons à destination de Vancouver. Chester dit qu'il n'y aura aucune amélioration cette semaine.

En passant, je dirai que M. Chester est notre surintendant du transport à Winnipeg.

> Des navires doivent payer des surestaries à Vancouver. C'est la pire situation que j'aie connue depuis quatre ans. Quelqu'un devrait se remuer. Milner.

Ce télégramme porte la date du 20 décembre 1955. Voici une copie de la réponse à M. Milner, datée aussi du 20 décembre 1955:

> Reçu votre télégramme au sujet des expéditions de grain à Vancouver. J'en suis étonné et surtout du ton dont il est rédigé, que je trouve absolument déplacé. Vous vous souviendrez de m'avoir téléphoné à 12 h. 15, le 1er décembre pour me dire qu'il vous faudrait 150 wagons par jour à Vancouver. Depuis cette date, nous avons chargé chaque jour, en moyenne, 152 wagons, malgré la pire température d'hiver que les Prairies aient eu depuis vingt-cinq ans. Je ne comprends pas que des navires paient des frais de surestarie quand il y a actuellement 7,800,000 boisseaux de grain dans les élévateurs de la côte du Pacifique et quand 541 wagons de grain sont sur nos voies à la tête de ligne ce matin. En outre, 673 wagons sont en route. Dans ces circonstances, je trouve que notre personnel de l'Ouest s'est très bien acquitté de sa tâche. N. R. Crump.

Il y a aussi un autre document.

M. Quelch:

D. Mais le grain entreposé dans les élévateurs était-il de la qualité désirée par les navires ?—R. C'était peut-être la raison de la difficulté, mais ce n'est pas là un problème de transport; cette question relève nécessairement des commerçants car les chemins de fer n'ont rien à voir aux qualités de grain. Je vous donnerai lecture de cette lettre, car elle porte sur la question de M. Tucker, qui préoccupe peut-être aussi un certain nombre d'entre vous. Il s'agit des déchargements relatifs du Pacifique-Canadien et du National-Canadien, ou plutôt du nombre de jours d'immobilisation en attendant le déchargement des wagons des deux chemins de fer.

Cette lettre fut adressée à M. C. E. Lister, vice-président à Winnipeg, le 14 mai 1956:

> Relativement au mouvement du grain dans l'ouest du Canada, voici la proportion de wagons du Pacifique-Canadien chargés durant chaque campagne agricole se terminant le 31 juillet:

1950	54·2 p. 100
1951	52·6 p. 100
1952	52·8 p. 100
1953	51·7 p. 100
1954	54·8 p. 100
1955	55·8 p. 100
Moyenne	53·5 p. 100

> Depuis le début de la campagne actuelle, notre part s'élève à 51.3 p. 100, ce qui est inférieur à chacune des années mentionnées ci-haut et plus de 2 p. 100 de moins que la moyenne des six dernières années. A la Chambre des communes, le 7 mai, le ministre des Transports a dit que par rapport à l'an dernier, le nombre total de wagons expédiés jusqu'au 3 mai n'a été que 6,103 de moins que pendant la période correspondante de l'an dernier et que les chemins de fer nationaux avaient augmenté leurs chargements pendant cette période de 2,371 wagons. L'on doit conclure de ce qui précède que si le National-Canadien a accru ses chargements de 2,371 wagons, les chargements du Pacifique-Canadien

accusent une diminution de 8,474. Ces chiffres ne concordent pas avec nos livres qui indiquent que pendant la campagne agricole, jusqu'au 3 mai 1956, les chargements du Pacifique-Canadien ont diminué de 6,666 par rapport à l'année précédente, tandis que ceux du National-Canadien ont augmenté de 4,417, de sorte que le total des chargements accuse une diminution de 2,249. En somme, cela revient au même, les chargements du National-Canadien ont augmenté tandis que les nôtres diminuaient.

Cette situation aura des conséquences déplaisantes dans l'arène politique où l'on discute actuellement le transport du grain de l'ouest du Canada. Le régisseur des transports a été averti à plusieurs reprises que si l'on désire un plus grand nombre de chargements de wagons du Pacifique-Canadien, il faut accélérer les déchargements aux têtes de ligne. En d'autres termes, si nous sommes appelés à transporter 54 p. 100 de la récolte, on doit nous accorder 54 p. 100 des déchargements. Dans toutes vos discussions avec M. Milner ne manquez pas de lui rappeler fréquemment ce fait. Ce n'est pas la part du transport du grain qui nous échoit qui me préoccupe et je ne vois pas que nous devions entreprendre la concurrence avec le National-Canadien dans le but de déterminer lequel des deux chemins de fer peut garder le plus grand nombre de wagons aux têtes de ligne. Aussi longtemps que nous aurons un nombre suffisant de wagons pour ne pas retarder les déchargements, nous aurons rempli nos obligations. Tout excédent constituerait un gaspillage dans l'utilisation du matériel roulant.

On se demande ce que le régisseur des transports pourrait bien faire en vue d'augmenter la proportion de nos déchargements. Par exemple, dans le cas d'un élévateur desservi par le National-Canadien et qui a une capacité de déchargement de 200 wagons par jour, si le National-Canadien a le nombre de wagons voulu sur la voie, comment pourrait-on exiger qu'il déplace ses wagons pour nous donner la préférence ? Vous pourriez étudier cette question avec MM. Chester et Wood et me communiquer vos conclusions.

Le vice-président,
Service d'exploitation et d'entretien.

Cette lettre est de moi. J'ajoutais un postscriptum à M. Manson à qui j'en envoyais une copie. M. Manson est notre vice-président à Vancouver, et en voici le texte:

Ne perdez pas de vue la nécessité d'une pression constante en vue d'augmenter le nombre de nos déchargements. Veuillez me faire connaître ce qui se passe sur la côte du Pacifique en fait du déchargement de nos wagons aux élévateurs desservis par le National-Canadien.

Une copie de ma lettre fut aussi adressée à M. Taylor.

Je n'ai qu'un autre renseignement à vous communiquer.

Le très hon. M. GARDINER: Quelle date porte cette lettre?

Le TÉMOIN: La date de la lettre?

M. TUCKER: Le 14 mai.

M. Smith (Battle River-Camrose):

D. Il s'agissait là de Vancouver, n'est-ce pas?—R. Non. La lettre s'adressait à M. Lister, à la tête des Lacs, et à M. Manson, à Vancouver, de sorte qu'il s'agissait des deux endroits.

Maintenant, voici le rapport que j'ai reçu ce matin sur la situation dans l'ouest du Canada, à minuit, la nuit dernière. Sur la côte du Pacifique: grain déchargé à Vancouver, 168 wagons du Pacifique-Canadien et 139 wagons du

National-Canadien. Wagons du Pacifique-Canadien à Vancouver et Coquitlam, 626. Nous avons en route 1,022 wagons, soit 1,648 wagons chargés. Les wagons en route viennent des élévateurs ruraux et sont dirigés sur Vancouver. En ce qui a trait à la tête des Lacs; le grain déchargé hier à Fort-William: Pacifique-Canadien, 450 wagons; National-Canadien, 601 wagons. Wagons du Pacifique-Canadien attendant le déchargement, 1,593; du National-Canadien, 1,838. En route vers Fort-William: wagons du Pacifique-Canadien, 2,381; wagons du National-Canadien, 2,173.

M. Nicholson:

D. Vous ne nous avez pas dit le nombre de wagons du National-Canadien qui sont en route vers Vancouver?—R. Je le regrette, mais nous n'avons pas ce renseignement, monsieur Nicholson.

Pour ce qui est de la tête des Lacs, le Pacifique-Canadien a chargé hier 1,110 wagons de grain dans l'Ouest, tandis que l'on déchargeait 450 wagons à Fort-William. Pareille situation ne saurait durer longtemps. Si l'on ne décharge pas nos wagons plus rapidement à la tête des Lacs, il faudra nécessairement que j'ordonne une diminution des chargements.

Messieurs, telle est la situation.

Le PRÉSIDENT: Y a-t-il des questions?

M. Tucker:

D. Oui, j'aurais quelques questions à poser. Vous avez demandé à M. Lister comment l'on pourrait procéder au déchargement de wagons du Pacifique-Canadien qui sont sur des voies d'élévateurs desservis par le National-Canadien, et comment il serait possible de détourner les wagons du Pacifique-Canadien pendant que l'on décharge ceux du National-Canadien?—R. Ce n'est pas exactement cela, monsieur Tucker. Je demandais en réalité ce que le régisseur des transports pourrait faire en vue de donner à nos wagons une priorité de déchargement sur ceux du National-Canadien; en d'autres termes pour nous donner notre part équitable de déchargements.

D. Vous demandiez dans votre lettre comment l'on pourrait substituer des wagons du Pacifique-Canadien aux wagons du National-Canadien placés sur les voies de déchargement. C'était dans la lettre que vous venez de lire.—R. Oui. Je répéterai ce passage de la lettre afin qu'il n'y ait pas d'ambiguité.

> On se demande ce que le régisseur des transports pourrait bien faire en vue d'augmenter la proportion de nos déchargements. Par exemple, dans le cas d'un élévateur desservi par le National-Canadien et qui a une capacité de déchargement de 200 wagons par jour, si le National-Canadien a le nombre de wagons voulu sur la voie, comment pourrait-on exiger qu'il déplace ses wagons pour nous donner la préférence?

Telle était la question.

D. Oui.—R. Oui.

D. Vous avez posé cette question à M. Lister, mais vous ne nous avez pas dit s'il vous a répondu.—R. Oui, il m'a répondu. Il y a même eu toute une correspondance à ce sujet. Mais je pense que pour abréger la discussion, il vaudrait mieux que M. Wood réponde à votre question. Cela vous convient-il? C'est lui qui dirige les opérations sur les lieux.

D. Oui, mais j'aimerais savoir si vous avez reçu une réponse.—R. Oui, nous en avons reçu une.

M. WOOD: Monsieur le président, quand cette question fut soulevée...

M. NICHOLSON: Parlez un peu plus fort, s'il vous plaît.

M. WOOD: Comme on l'a mentionné, nous avions alors un grand nombre nombre de wagons aux différents élévateurs de la tête des Lacs, dont plusieurs

à l'élévateur du Syndicat de la Saskatchewan. Nous voulions que l'on acceptât un plus grand nombre de nos wagons à l'élévateur numéro 7 qui est situé sur les voies du National-Canadien. On s'adressa au bureau du National-Canadien à Port-Arthur, ou à leur bureau chef à cet endroit, au surintendant des têtes de ligne, mais la seule réponse qu'on nous donna fut celle-ci: "Nous avons des wagons à décharger et quand nous aurons l'espace voulu, nous nous occuperons des vôtres".

M. TUCKER: Cette réponse n'a pas dû vous étonner. Quand le National-Canadien a des wagons chargés sur les lieux, il est naturel qu'il veuille les décharger.

Le TÉMOIN: Monsieur Tucker, c'est là que le régisseur aurait dû intervenir.

M. Tucker:

D. Vous auriez voulu que l'on s'éloigne de la coutume de décharger les wagons proportionnellement au nombre qui se trouve sur les deux lignes? C'est la règle qui a été suivie assez généralement jusqu'à présent?—R. C'est en effet la règle arbitraire que l'on appliquait. Mais je soutiens que c'est une règle erronée, une mauvaise règle, et c'est ce que nous avons tenté de démontrer au régisseur des transports, sans succès d'ailleurs.

D. C'est la règle que l'on avait acceptée tacitement pour le déchargement des wagons, est-ce exact?—R. Quand vous dites "acceptée", je ne suis pas sûr que le Pacifique-Canadien l'ait jamais acceptée. C'est la règle que l'on appliquait.

D. C'est la règle que l'on a toujours suivie et voilà que vous prétendez que les déchargements ne devraient pas tenir compte du nombre de wagons sur les deux réseaux?—R. Vous voulez parler du déchargement?

D. Oui, vous ne voulez plus que l'on procède d'après cette règle, mais plutôt d'après la quantité de grain qui doit être expédiée des diverses régions de l'ouest du Canada?—R. C'est exact.

D. Si j'ai bien compris M. Milner, il prétend que vous avez soulevé cette question pour la première fois le 10 avril dernier. Est-ce bien cela?—R. Je ne le pense pas. En examinant la correspondance déposée au Comité vous constaterez que ce n'est pas exact. Il admet qu'on a pu lui en parler auparavant. Mais je ne sais pas si la question s'est présentée de cette manière. Au point de vue transport, cela nous paraît une règle élémentaire. M. Milner a admis qu'il s'agit d'une espèce de pipe-line dont on ne saurait tirer plus à un bout qu'on n'y met à l'autre bout. Cela lui paraît aussi élémentaire que mon exemple des deux entrepôts. Vous ne pensez sûrement pas que nous devons porter la responsabilité du contrôle de la manutention du grain de l'Ouest.

D. Ce que je ne comprends pas, c'est que les deux chemins de fer, après avoir fonctionné sur cette base depuis des années, arrivent tout à coup, au beau milieu de la saison, avec la proposition qu'il ne faut plus tenir compte de la proportion des wagons chargés quand arrive le moment du déchargement, que même si vous n'avez que 40 p. 100 des wagons chargés, tandis que le National-Canadien en a 60 p. 100, vous avez droit à une priorité au taux de 55-45. Je comprends l'étonnement de M. Milner quand il a reçu en pleine saison d'expédition cette proposition de changer la règle suivie depuis des années.—R. Cette année, la situation s'est trouvée changée du tout au tout par le fait que M. Gordon, pour employer l'expression de M. Milner, a inondé l'Ouest de ses wagons. Je ne sais pas si c'est exact ou non, mais le National-Canadien a certainement augmenté le nombre de ses chargements et, naturellement, la proportion des wagons reçus aux têtes de ligne s'est trouvée modifiée. En d'autres termes, le National-Canadien ayant augmenté le nombre de ses chargements, ses wagons arrivèrent en plus grand nombre aux têtes de ligne, ce qui détruisit l'équilibre et modifia le pourcentage.

D. Alors, il vous est venu à l'idée de changer la base du déchargement des wagons; vous avez communiqué ce projet à M. Milner et il vous a répondu qu'il n'y pouvait rien. C'est ce dont vous vous plaignez en somme?—R. Nous n'avons obtenu aucun résultat. Par exemple, je puis vous donner les chiffres suivants.

Tout alla assez bien jusqu'en janvier 1956. L'équilibre n'était pas parfait, comme je vous l'ai indiqué dans ma déclaration, mais en janvier 1956, le National-Canadien porta le nombre de ses chargements de wagons de 5,928 à 9,801. En février, de 1,937 à 8,584. En mars, de 5,080 à 7,418. En avril, de 8,196 à 14,563. En mai, de 12,215 à 15,796 et en juin, de 10,001 à 14,805. Je vous donnerai maintenant le nombre de chargements du Pacifique-Canadien pendant la même période de la campagne 1954-55. En janvier 1955, il fut de 11,265. Cette année, il a été de 10,965, soit un peu moins que l'année précédente, mais encore plus que le nombre de wagons du National-Canadien d'environ 1,000 wagons. En février de l'an dernier, le nombre fut de 5,157 en regard de 8,919 cette année, ce qui est considérablement plus que l'an dernier et un peu plus que le National-Canadien. En mars, nos chargements passèrent de 7,547 à 8,358, soit un peu plus que l'année précédente, et environ 900 wagons de plus que le National-Canadien. En avril, le nombre monta de 9,705 à 14,920, ce qui représente une forte augmentation par rapport à l'année dernière et dépasse encore le National-Canadien. En mai, le nombre passa de 16,920 à 19,693, soit une augmentation de 2,700 wagons et environ 4,000 de plus que le National-Canadien. En juin, il s'éleva de 16,500 à 17,296, soit une augmentation de 700 wagons sur l'an dernier et une différence d'environ 2,400 avec le National-Canadien.

D. Vous admettrez que cette règle arbitraire a été appliquée équitablement aux deux chemins de fer si l'on tient compte du fait que la période d'immobilisation des wagons aux têtes de ligne a été sensiblement la même dans les deux cas, soit 6.2 jours, en regard de 6 jours, pendant toute la période?—R. Oui, sur cette base, mais je le répète . . .

D. Quand le National-Canadien a ainsi "inondé l'Ouest de ses wagons", ne pensez-vous pas que si le régisseur des transports avait dit: "Cela ne fait aucune différence, nous allons décharger les wagons du Pacifique-Canadien plus vite que ceux du National-Canadien. Bien que nous ayons procédé jusqu'à présent d'après l'ancienne règle, nous allons dorénavant l'abandonner, et sans égard au nombre de wagons qu'il y a sur les voies, nous les déchargerons dans la proportion de 55-45", les wagons du National-Canadien seraient restés immobilisés pendant deux ou trois jours de plus que ceux du Pacifique-Canadien?—R. Les wagons du National-Canadien auraient été en effet retenus pendant une plus longue période si le National-Canadien n'avait pas diminué le nombre de ses chargements. Après tout, il a sa pipe-line lui aussi. Il tient également compte du nombre relatif de chargements et de déchargements et j'ai préparé un tableau qui indique que la proportion est sensiblement la même pour les deux chemins de fer. Je pense que nous exerçons un contrôle plus serré, plus précis et que notre méthode est la meilleure. Mais le National-Canadien établit aussi de temps à autre le rapport qui doit exister entre les chargements et les déchargements. En réalité, il arriva que le National-Canadien, peut-être sans arrière-pensée, envoya tous ses wagons dans l'Ouest et les ramena ensuite à la tête des Lacs, ne laissant ainsi que peu de place aux wagons du Pacifique-Canadien.

D. Pensez-vous qu'il eût alors fallu dire au National-Canadien: "Bien que vous ayez affecté un plus grand nombre de wagons au service des cultivateurs et que vous ayez transporté leur grain plus rapidement, nous ne déchargerons pas vos wagons, mais nous allons continuer d'accorder la priorité au Pacifique-Canadien dans la proportion de 55-45". Est-ce ce que vous proposez?—R. Je

dis que le grain déchargé à la tête des Lacs venait des points d'expédition du National-Canadien plutôt que de ceux du Pacifique-Canadien. C'est uniquement la raison de notre présence ici aujourd'hui; c'est que l'on a expédié une plus forte proportion de grain des stations du National-Canadien que de celles du Pacifique-Canadien et les cultivateurs situés sur la ligne du Pacifique-Canadien se trouvent en plus mauvaise situation.

D. Et vous pensez que le régisseur des transports eût dû intervenir et obliger le National-Canadien à garder ses wagons sur les voies afin de maintenir la proportion de 55-45?—R. Je dis que trois différentes autorités pouvaient atteindre cet objectif. Premièrement, le régisseur des transports pouvait contrôler les déchargements. Deuxièmement, les élévateurs de tête de ligne pouvaient opérer les déchargements en tenant compte de l'importance de la récolte que le Pacifique-Canadien et le National-Canadien avaient à transporter sur leurs embranchements respectifs. Enfin la Commission du blé eût pu répartir ses commandes d'expédition sur la base de la récolte à transporter par chacun des deux chemins de fer. Voilà les trois organismes qui pouvaient intervenir.

D. J'essaie de suivre votre raisonnement. En d'autres termes, ils devraient collaborer afin que le Pacifique-Canadien puisse exécuter sa tâche avec un moins grand nombre de wagons que le National-Canadien?—R. Non, ce n'est pas ce que je veux dire. Je prétends que l'un ou l'autre de ces organismes (mais il s'agit de la direction des ventes, qui n'est pas de mon ressort) eût pu prévenir le déséquilibre de la situation, en d'autres termes il eût pu régulariser l'écoulement à la tête des Lacs.

M. Johnson (Kindersley):

D. J'aimerais à éclaircir un point en particulier. Vous avez dit que la Commission du blé pouvait répartir autrement ses commandes d'expédition entre le National-Canadien et le Pacifique-Canadien, ce qui eût rétabli l'équilibre? —R. Oui.

D. Comment expliquer que le 6 juillet, le National-Canadien avait des commandes de livraison de 12,000 wagons, tandis que celles du Pacifique-Canadien s'élevaient à 23,354 wagons?—R. C'est facile. La Commission canadienne du blé a tout simplement donné des commandes en masse. M. Milner vous a dit que le chiffre des wagons commandés s'élève présentement à 38,000.

Vous comprenez maintenant que la Commission, par cette méthode, a obligé les chemins de fer et le Pacifique-Canadien en particulier, de régler les chargements sur le nombre de déchargements. Si elle avait procédé de façon plus systématique, comme je l'ai préconisé déjà au cours de mon témoignage, elle aurait pu répartir les chargements d'après le nombre de déchargements aux élévateurs et la situation dont on se plaint ne se serait jamais produite.

D. Avez-vous déjà manqué de commandes d'expédition à quelque station du Pacifique-Canadien?—R. Oui, certainement.

D. A combien de stations?—R. Vous me demandez maintenant des détails.

D. Je tiens à avoir ces détails parce qu'ils se rattachent de très près à l'accusation que vous venez de porter contre la Commission du blé, à l'effet qu'elle a été injuste dans la répartition de ses commandes d'expédition?—R. Je n'ai pas dit que la Commission du blé a été injuste. J'ai dit qu'elle eût pu équilibrer la situation et qu'elle ne l'a pas fait.

M. Quelch:

D. Monsieur le président, on proteste parce que M. Milner a dit que le Pacifique-Canadien n'avait pas collaboré pendant une certaine période. N'est-il pas vrai que vous avez refusé de collaborer dans l'application de l'ancienne méthode de déchargement et d'augmenter le nombre de vos wagons, à moins que M. Milner accepte votre nouvelle proposition? Il me semble qu'il a parfai-

tement raison de dire que vous lui avez refusé votre collaboration? Je ne sais pas si votre nouvelle proposition est bonne ou mauvaise, mais vous avez refusé de collaborer à l'application de la règle reconnue et d'accroître le nombre de vos wagons comme le National-Canadien l'a fait?—R. Non, je ne puis accepter une telle conclusion, monsieur Quelch. Le Pacifique-Canadien a la responsabilité de transporter du grain à la tête des Lacs et à Vancouver en quantité suffisante pour alimenter la capacité de déchargement en tout temps. C'est ce que nous étions disposés à faire. La difficulté est survenue quand M. Milner a voulu nous dire comment nous y prendre. Bien qu'il ait le titre de régisseur des transports, il n'est pas un expert en transports. M. Milner est un commerçant de grain et il essayait de nous dicter le nombre de wagons que nous devrions envoyer dans l'Ouest. Nous en savons plus que lui à ce sujet.

D. Ne vous demandait-il pas simplement de continuer les chargements au même rythme que dans le passé? C'est la pratique que l'on avait coutume de suivre?—R. Il n'était pas question de cela. Nous nous efforcions de lui faire comprendre l'importance de l'accélération des déchargements. Un autre élément dont il faut tenir compte, c'est que l'activité économique du Canada s'est accrue sensiblement en 1956. Il en est résulté une augmentation du trafic, un plus grand nombre de chargements de wagons à toutes fins et je vous ai donné des chiffres à ce sujet hier. Le Pacifique-Canadien s'est vu obligé d'accélérer le mouvement de ses wagons. Nous avons tenté d'en obtenir un meilleur rendement. Nous avons essayé toutes sortes de moyens. Nous avons perdu des clients, mais nous n'avons pas manqué de wagons pour le transport du grain. Le mouvement du grain n'a souffert en rien de ce regain d'activité.

M. Smith (Battle River-Camrose):

D. Mais vous avez réduit le nombre de wagons en service dans l'Ouest, n'est-il pas vrai?—R. Par rapport à quoi, monsieur Smith?

D. Par rapport à l'an dernier?—R. Je ne le sais pas, je n'ai pas vérifié ce point, mais cela n'a aucune importance.

D. Voilà un argument que je ne peux comprendre.—R. Monsieur Smith, quand vous parlez d'une réduction du nombre des wagons dans l'Ouest, il faut tenir compte de la proportion du nombre total de wagons en service. Mais n'oubliez pas que nous avons toujours eu des wagons chargés de grain qui attendaient le déchargement, ou en cours de route. Notre pipe-line a toujours été remplie.

M. Leboe:

D. J'aimerais à avoir des éclaircissements sur une question en particulier. M. Milner a dit qu'il s'agissait d'une idée nouvelle et vous avez répondu en ce qui a trait à la période du 10 avril au 20 décembre 1955, mais quelle a été la pratique suivie au cours des années. Pouvez-vous remonter dix ans en arrière? Avez-vous la statistique voulue? En tout cas, remontons quelques annnées en arrière. Cette idée de comparer le transport du grain à l'opération d'une pipe-line n'est-elle pas nouvelle et inventée, disons, au cours des derniers douze mois?—R. Oh ! non.

D. Pourriez-vous dire que M. Milner la connaissait il y a trois ans?—R. Franchement, je ne sais pas si M. Milner la connaissait, je le regrette.

D. Il a dit que la pratique courante jusqu'à tout récemment, consistait à décharger les wagons également, d'après le nombre qui se trouvait à la tête des Lacs. Cette pratique était en honneur depuis des années, c'est bien clair. Mais voici le point qui m'intéresse: ne s'agissait-il pas d'une politique nouvelle que vous tentiez de faire accepter au régisseur des transports, ou n'essayiez-vous pas de le convaincre que l'ancienne méthode n'était pas saine au point de vue transport et qu'il fallait la modifier? Vous avez tenté de le convaincre et

il s'est montré récalcitrant et n'a pas voulu accepter votre proposition? Alors vous avez décidé de diriger votre chemin de fer sans tenir compte de ses opinions. J'ai peut-être été un peu long, mais je veux savoir à quel moment le changement s'est produit?—R. Je ne saurais mentionner une date précise. Mais vous comprenez le principe qu'on ne peut avoir plus de grain à la sortie qu'à l'entrée. C'est si simple, si clair, si fondamental qu'il n'y a pas besoin d'explication. La chose est évidente.

M. Quelch:

D. C'est apparemment la première année que vous insistez sur ce point?—R. Il se peut que les années précédentes, bien que je n'aie pas examiné les dossiers des années passées, la situation ait été meilleure et que les déchargements se soient approximativement égalisés. C'est ce qui est arrivé autrefois. Si l'on examine toute une campagne agricole, il va de soi que le pourcentage des chargements et des déchargements s'égalise à un ou deux centièmes près. Mais ceci s'applique à toute une année, depuis le début jusqu'à la fin. Pour arriver à un résultat différent, il faut considérer le nombre énorme de wagons en chargement au début et à la fin de la campagne agricole 1955-1956. Il nous a fallu suivre la situation de près et exercer une pression de plus en plus forte. Je pense que M. Sinclair aurait quelques mots à ajouter sur un point juridique.

M. SINCLAIR: Les gens au fait de l'histoire du Canada se souviendront d'un cas en particulier. Il s'agissait du lac de l'Oie. En 1916, il se produisit des difficultés au sujet de l'expédition du grain de cette région que le Nord-Canadien ne pouvait transporter. La question fut soumise à la Commission du transport, qui, en vertu de la loi des chemins de fer, contrôle le transport du grain. Dans ce cas, elle reconnut le principe par lequel on remplace un wagon chargé par un wagon vide. Le Grand-Tronc reçut l'ordre d'utiliser tous ses wagons disponibles et ses locomotives à l'expédition du grain des élévateurs vers l'est du Canada, et de retourner au Nord-Canadien un wagon vide pour chaque wagon chargé de grain dans la région du lac de l'Oie qu'il recevait au point de bifurcation où se faisait l'échange. Cette décision était rendue afin d'empêcher qu'on ne retire tous les wagons de cette région. Ainsi, c'est en 1916, que fut reconnu le principe absolu que vous devez remplacer chaque wagon chargé par un wagon vide. Vous trouvez cette décision au rapport 21 C.R.C. 28.

M. JOHNSON (*Kindersley*): Monsieur le président, il est évident que nous n'en finirons pas ce soir et je propose l'ajournement.

Le PRÉSIDENT: Vous pensez que nous ne pouvons pas finir avant six heures.

M. JOHNSON (*Kindersley*): Pas avant six heures ni même longtemps après.

Le PRÉSIDENT: J'espère que nous pourrons revenir ici demain matin et en finir. Nous allons ajourner et nous réunir de nouveau demain matin.

M. Dinsdale:

D. La déclaration de M. Milner à l'effet que le National-Canadien a inondé l'Ouest de ses wagons m'intrigue. Pourriez-vous nous dire, monsieur Emerson, pourquoi on a procédé ainsi durant cette période?—R. Je regrette de ne pouvoir vous répondre. Cette question concerne l'opération des chemins de fer nationaux et j'ai assez de m'occuper de mes propres problèmes.

D. Cette décision était-elle fondée sur l'expérience des années passées, ou fut-elle prise à l'improviste? Cette année, les contingents des stations du Pacifique-Canadien sont plutôt faibles?—R. Oui.

D. Est-ce ce que l'on constate d'ordinaire pendant les dernières années de congestion, ou cela arrive-t-il au Pacifique-Canadien et au National-Canadien à tour de rôle?—R. Je regrette de ne pouvoir répondre à cette question. Plusieurs membres du Comité sont probablement mieux renseignés que moi sur ce point.

D. Est-il arrivé que les contingents des points desservis par le National-Canadien aient été moins élevés que ceux des stations du Pacifique-Canadien?—R. Je regrette de ne pas pouvoir répondre à cette question.

Le PRÉSIDENT: Messieurs, nous nous trouvons dans une situation difficile. Tous ces témoins ont de lourdes responsabilités et ils sont ici depuis le début de la semaine, depuis mardi exactement. Naturellement, ils ont hâte de retourner à leurs fonctions; ils s'y trouvent presque obligés. Serait-il possible de terminer la plus importante partie de cet interrogatoire afin de permettre à la plupart d'entre eux au moins de retourner à leur travail aujourd'hui. Il reste encore vingt minutes avant l'ajournement et nous pourrions essayer de terminer la partie la plus importante de l'interrogatoire aujourd'hui même.

M. QUELCH: Et nous pourrions passer à la question de la répartition des wagons demain?

Le PRÉSIDENT: Nous pourrions peut-être demander à M. Samwell de rester ici vu qu'il s'agit d'un sujet très technique. Il répondrait à nos questions demain et nous n'aurions plus besoin des autres témoins. Nous pouvons en finir facilement avant six heures, si cela vous convient. Quelle est votre opinion?

M. SINCLAIR: Je comprends dans quelle situation vous vous trouvez. La plupart des membres de la Chambre ont travaillé très fort depuis six ou sept mois et ils n'aiment pas à siéger le soir sans nécessité. Mais ne serait-il pas possible d'en finir avec cette question en revenant ici ce soir. S'il restait encore des questions, les membres du Comité n'auraient qu'à les faire par écrit et nous vous répondrions de la même façon aussitôt que possible. Ainsi, nous pourrions retourner à nos occupations. Nous sommes ici déjà depuis quelque temps et nous avons autre chose à faire. Si vous acceptiez cette proposition, nous vous en serions très reconnaissants.

M. SMITH (*Battle River-Camrose*): Monsieur le président, je propose la suspension de la séance jusqu'à huit heures ce soir.

M. MCCULLOUGH: Monsieur le président, plusieurs membres du Comité ont fait d'autres arrangements et devront s'absenter.

Le PRÉSIDENT: Oui, c'est assez difficile.

M. MCCULLOUGH: Ce serait malheureux, mais pour ma part je suis disposé à continuer.

Le PRÉSIDENT: Je pense que vous avez raison. Nous perdons un temps précieux à cette discussion. Mais c'est la dernière soirée libre d'ici la fin de la session. Nous travaillons tous les soirs, sauf le mercredi. Plusieurs membres du Comité ont des rendez-vous et ne pourraient être présents. En tant que président, je prévois qu'il serait difficile aux membres du Comité de revenir ici ce soir. Ce serait une perte de temps. Essayons donc d'en finir avant six heures et s'il reste des questions en suspens, les témoins nous adresseront les réponses, que je communiquerai au Comité. Cela vous convient-il?

(Assentiment).

Nous pourrons dépasser quelque peu six heures s'il le faut.

M. MCCULLOUGH: Monsieur le président?

Le PRÉSIDENT: Quels sont ceux qui aimeraient entendre la déclaration de M. Samwell? Il sera bref. Passons donc à cette déclaration et réservons les questions pour la suite.

J'appelle M. C. P. Samwell, surintendant des transports à Moose-Jaw. Il désire faire une déclaration au Comité sur la distribution des wagons.

M. C. P. Samwell, surintendant des transports du Pacifique-Canadien, à Moose-Jaw, est appelé.

M. SINCLAIR: Nous avons des exemplaires de la déclaration de M. Samwell, si vous aimez à les distribuer.

Le TÉMOIN: Monsieur le président, honorables messieurs:

En ma qualité de surintendant des transports de la région de la Saskatchewan, j'exerce mon contrôle sur toute cette région. Mes fonctions, en ce qui a trait à la région de la Saskatchewan, correspondent à celles que M. Taylor remplit pour tout le réseau. J'ai mon bureau à Moose-Jaw et je fais mes rapports au surintendant général, qui est le fonctionnaire exécutif de toute la région.

La région de la Saskatchewan du réseau du Pacifique-Canadien, s'étend de Bredenbury, Neudorf, Broadview, Arcola et Estevan à l'est, jusqu'à Lloydminster, Hardisty, Kerrobert, Swift-Current et Shaunavon, à l'ouest. En tout, elle comprend 3,614 milles de voies ferrées dans la partie la plus productive de grain de l'ouest du Canada. C'est elle qui alimente en grande partie la pipeline de grain du Pacifique-Canadien, suivant l'expression de M. Emerson.

La région de la Saskatchewan forme trois divisions, dont les bureaux sont respectivement à Régina, Moose-Jaw et Saskatoon. Chaque division est sous les ordres d'un surintendant, qui a un chef du mouvement comme principal adjoint. La régularisation du transport est rattachée à l'exploitation du chemin de fer et se fait à tous les échelons, de la division, du district, de la région et aboutit au bureau chef du réseau, au surintendant général des transports et au vice-président de l'exploitation et de l'entretien.

M. Emerson vous a expliqué les divers rapports d'exploitation et comment on les utilise. Je reçois des rapports semblables en ce qui a trait à la région de la Saskatchewan, ainsi que des rapports sur la situation aux principales têtes de ligne de l'ouest du Canada.

Chaque jour, lorsque nous sommes tous deux au bureau, j'ai une conférence avec le surintendant général et nous examinons et discutons ensemble les rapports reçus. De la même manière, des conférences quotidiennes ont lieu entre les chefs de mouvement et les surintendants. Tous les jours, j'ai de fréquentes conversations avec les chefs de mouvement sur les divers aspects du transport.

Les fonctionnaires du transport sont d'abord chargés du mouvement du trafic et de la distribution du matériel roulant. Dans la Saskatchewan, le transport du grain, à cause de son importance, prend une grande partie de mon temps.

A l'exception de certains élévateurs intérieurs et des moulins, nous n'avons pas de têtes de ligne importantes dans la Saskatchewan, mais nous sommes au fait de la nécessité d'alimenter de grain les têtes de ligne des Lacs et de Vancouver. C'est une tâche qui nous incombe, sans pour cela mettre de côté la responsabilité du chemin de fer en matière de trafic général. Pour atteindre ces objectifs, nous devons utiliser l'équipement à plein rendement. L'immobilisation de wagons chargés à certains endroits est toujours une chose grave, car elle nuit à l'utilisation du matériel et paralyse le mouvement en masse du trafic. Les chefs du mouvement et moi-même, faisons une revue constante des besoins de wagons. La distribution du matériel roulant demande une forte connaissance de l'exploitation ferroviaire et des difficultés qui surviennent si le flot du trafic n'est pas régulier et continu.

Le Comité sait que la Commission du blé fait le contingentement du grain de tous les producteurs de l'ouest du Canada. Les contingents sont fixés pour chaque point de distribution par la Commission du blé, qui les modifie de temps à autre.

La distribution des wagons à grain est réglée par ce contingentement. Toutefois, le Comité sait également qu'on ne peut expédier de grain de l'ouest du Canada sans une commande de la Commission du blé. Celle-ci passe des commandes de temps à autre aux diverses compagnies d'élévateurs. C'est elle qui décide combien de commandes d'expédition seront attribuées à chaque compagnie d'élévateurs. A leur tour, les compagnies répartissent les commandes reçues entre leurs divers points d'expédition. Même si la Commission a fixé un contin-

gent et s'il y a eu des ventes dans les limites du contingent autorisé, le grain ne peut être transporté sans un ordre d'expédition.

Bien qu'il se soit présenté des cas où l'on ne pouvait expédier le grain parce qu'il n'y avait pas de commandes, on peut dire en général qu'il n'y a pas de difficulté de ce chef, car la Commission du blé a distribué un nombre suffisant de commandes d'expédition dans toute la région. Ces commandes sont toutefois soumises à des priorités établies par des ordres spéciaux, des prohibitions ou des commandes spéciales. Je reviendrai sur ce point.

La Commission du blé a son siège social à Winnipeg et un bureau à Calgary. Les commandes d'expéditions, les prohibitions et les ordres spéciaux que j'ai mentionnés nous viennent du siège social à Winnipeg, pour les points d'expédition du Manitoba et de la Saskatchewan, et du bureau de Calgary pour les points d'expédition de l'Alberta.

De temps à autre, la Commission du blé prohibe aux élévateurs l'expédition de certaines variétés ou qualités de grain. Dans les limites des contingents de vente, la Commission du blé établit fréquemment des priorités ou des prohibitions. Elle a prescrit aux chemins de fer de donner une priorité aux points d'expédition dont le contingent est faible. Toutefois, les commandes spéciales ont le pas sur toutes les autres commandes d'expéditions de la Commission du blé.

La quantité de grain expédiée d'un endroit en particulier est réglée dans une large mesure par les prohibitions, les priorités et les commandes spéciales que je viens de décrire. Le nombre de wagons affectés aux commandes spéciales et aux commandes de priorité passées à certains endroits place ceux-ci dans une situation avantageuse et leurs contingents passent rapidement à un niveau supérieur par rapport aux endroits qui n'ont pas reçu de commandes de cette nature.

Une commande spéciale autorise l'assignation d'un wagon, ou de plusieurs wagons, à un certain élévateur ou à un endroit désigné pour une raison spécifique. Pendant certaines périodes de l'année, des commandes spéciales sont données en faveur des meuneries et il arrive qu'un ordre général accorde une priorité spéciale à toutes les commandes des moulins. En d'autres termes, il nous faut alors réunir toutes les commandes des meuneries et leur assigner des wagons sans égard au contingent fixé pour la région. Ces instructions nous viennent de la Commission du blé et nous devons fournir les wagons nécessaires.

Chaque semaine, la Commission du blé à Winnipeg, prépare des tableaux indiquant l'espace libre dans les divers élévateurs, les quantités de grain disponibles, le nombre de wagons requis, et le contingent attribué à chaque point d'expédition dans l'ouest du Canada. Le nombre des wagons requis s'applique aux livraisons autorisées en vertu du contingent fixé, aussi bien qu'en vertu des contingents subséquents. Ces tableaux indiquent la situation telle qu'elle existe chaque vendredi, mais nous les recevons huit jours en retard. Ce décalage nous oblige à déduire des chiffres des tableaux, le nombre de wagons qui ont été chargés dans l'intervalle. Des états semblables sont reçus des différents chefs de mouvement relativement à leurs divisions respectives et doivent aussi être corrigés et mis au point. Le Pacifique-Canadien ne transporte aucune autre marchandise qui demande autant de paperasses que le grain.

La répartition des wagons entre les élévateurs situés aux points d'expédition fait l'objet d'instructions de la Commission du blé au Pacifique-Canadien. En général, ces instructions déterminent que les wagons doivent être distribués en proportion des commandes reçues par les élévateurs des divers points d'expédition au moment où les wagons sont placés sur les voies. Par exemple, à un endroit d'expédition qui a deux élévateurs, si l'un de ceux-ci a des commandes qui comportent le chargement de dix wagons, tandis que les commandes de l'autre ne nécessitent que cinq wagons, il faut alors accorder les deux tiers des

wagons disponibles au premier et le tiers au deuxième. Les agents des élévateurs font connaître aux agents du Pacifique-Canadien le nombre de commandes reçues. Ceux-ci peuvent alors répartir les wagons suivant les instructions de la Commission du blé. De temps en temps, par l'entremise des chefs de mouvement, je m'assure si nos agents dans la Saskatchewan se conforment à ces instructions.

Votre Comité doit voir clairement que les ordres d'expéditions spéciales apportent le bouleversement dans l'application des instructions de répartition de la Commission du blé. Il arrive assez souvent que celle-ci ordonne l'assignation de wagons à un élévateur particulier pour l'exécution de ces commandes spéciales, bien que cet élévateur n'ait pas en entrepôt une quantité de grain aussi considérable que l'élévateur voisin ou n'ait pas reçu un nombre aussi élevé de commandes d'expédition.

Je vous remercie de m'avoir écouté.

M. SINCLAIR: Maintenant, avec la permission de votre président et toute votre indulgence, afin de terminer l'exposé de la situation que nous avons préparé à votre intention, je demanderai à M. D. S. Thomson, premier vice-président de la compagnie, de vous faire une déclaration relativement à la demande que vous nous avez faite de nous présenter devant vous.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Thomson?

M. D. S. THOMSON (*premier vice-président du Pacifique-Canadien*): Monsieur le président, honorables membres du Comité permanent de l'agriculture et de la colonisation:

Comme M. Emerson vous l'a dit, je suis le premier vice-président du Pacifique-Canadien et j'ai succédé à M. Crump en mai 1955. Je suis entré au service de la compagnie en 1910, en qualité de garçon de bureau et messager aux usines Angus. Depuis cette date je n'ai cessé d'être à l'emploi du Pacifique-Canadien. Il y a vingt-cinq ans, je fus nommé surintendant adjoint. Puis j'ai occupé successivement tous les postes de la division d'exploitation du chemin de fer, à partir de surintendant adjoint jusqu'à celui que j'ai aujourd'hui. C'est là un résumé de mes états de service.

M. Emerson vous a cité les faits relatifs au rôle que le Pacifique-Canadien joue dans le transport du grain. Je n'ai qu'un seul but, celui de vous dire que les fonctionnaires du Pacifique-Canadien appelés à régler les problèmes de transport de la compagnie, y compris le transport du grain, ont toute ma confiance ainsi que celle de notre président. Ce sont des hommes de grande compétence et dont la diligence est remarquable. J'ai personnellement recommandé la nomination de M. Emerson à son poste actuel. Je travaille avec lui. Il s'est acquitté honorablement de sa tâche, et, avec ma longue expérience dans l'industrie des transports, je puis dire toute ma fierté d'être son collègue.

M. Emerson vous a expliqué qu'en dépit de tous les autres problèmes qu'il est appelé à résoudre, le mouvement du grain n'a pas ralenti. Certaines autres divisions du transport en ont souffert, mais non le transport du grain. Il y a toujours eu un nombre considérable de wagons qui attendaient le déchargement à la tête des Lacs et sur la côte du Pacifique.

Lorsque M. Milner vous a dit que les fonctionnaires du transport du Pacifique-Canadien manquent d'expérience et n'ont pas fait leurs preuves, il a eu tort (ces deux déclarations paraissent aux pages DD 4 et 5 du compte rendu). J'ai travaillé avec M. Milner dans les Prairies et je sais qu'il a été en butte à des difficultés décourageantes. Nous sommes tous exposés à dire dans la chaleur de la discussion, des choses que nous regrettons ensuite et c'est probablement ce qui lui est arrivé.

Le Pacifique-Canadien a de grands intérêts dans l'ouest du Canada. Il s'est toujours efforcé de donner le meilleur service en matière de transport, dans cette région, comme dans toutes les autres régions qu'il dessert, à un prix rai-

sonnable. M. Emerson, ses collègues et leurs employés ont tous contribué à la tâche qui leur incombait cette année. C'est là un fait. M. Emerson a appliqué un programme qui avait reçu mon approbation et celle du président du Pacifique-Canadien. C'était un programme arrêté en vue d'assurer le meilleur mouvement du trafic possible dans les circonstances.

Il est facile de comprendre le découragement des cultivateurs en présence d'un excédent de grain et de la congestion des élévateurs. On comprend également les difficultés auxquelles ont dû faire face M. Howe, la Commission du blé, M. Milner et tous ceux qui s'occupent de cette question. En général, si je puis me permettre un commentaire, tous ont bien réussi dans le domaine de la vente. Je ne voudrais certainement pas les critiquer car je n'ai aucune expérience dans la vente du grain. Mais je m'y connais en transports. Je suis sûr de la compétence des fonctionnaires du Pacifique-Canadien et je ne puis supporter qu'on les accuse d'être des incompétents et des gens sans expérience, ou d'avoir failli à leurs devoirs envers leurs pays ou leur compagnie.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Studer?

M. STUDER: Monsieur le président, comme vous le savez, nous avons de graves difficultés dans la région du sud-ouest de la Saskatchewan au sujet de la distribution des wagons. Malgré tous les arguments qu'on nous a apportés au sujet du transport du grain, nous comprenons très difficilement que les contingents de cette région en général aient été constamment inférieurs à ceux des autres parties des trois provinces de l'Ouest et en particulier de la Saskatchewan.

On dira sans doute, en matière d'explication, que notre région est la plus éloignée des têtes de lignes de Churchill, de Fort-William et de Vancouver. Cependant la situation n'a pas changé dans le sud-ouest. A plusieurs endroits, le 7 juillet, le contingent autorisé était encore de quatre boisseaux. Et moi-même, qui suis un cultivateur de cette région, je ne pouvais encore vendredi dernier livrer un seul boisseau du contingent de quatre boisseaux accordé à ma région. Cette situation est générale. Mais je sais que les contingents ont été portés à cinq boisseaux et même à six boisseaux...

M. NICHOLSON: Vous n'avez pas pu livrer le grain de votre récolte de l'an dernier?

M. STUDER: Je n'ai pas pu faire une seule livraison du contingent de quatre boisseaux en vigueur cette année, je parle de l'année courante. La même situation existe à plusieurs autres endroits. Je sais qu'ailleurs le contingent est de cinq et même six boisseaux. A Neville, où je fais mes expéditions, le contingent est de cinq boisseaux. Mais il n'est pas possible de livrer le grain même si le contingent est de cinq boisseaux. Comment le pourrait-on quand il n'y a pas même d'espace pour l'entreposage du grain lorsque le contingent est de quatre boisseaux. J'aimerais pouvoir donner une explication à nos cultivateurs qui se pensent traités injustement quand ils ne peuvent expédier leur grain comme les autres du reste de la province. Si vous pouviez me renseigner sur ce point, j'en serais très heureux.

M. MCCULLOUGH (*Moose-Mountain*): Allons-nous siéger encore bien longtemps?

Le PRÉSIDENT: Nous terminerons...

M. MCCULLOUGH (*Moose-Mountain*): Monsieur le président, il n'est pas raisonnable de persister. Au début de son témoignage, M. Sinclair a dit qu'il était malheureux que M. Milner ne puisse rester pour écouter ce qu'il avait à dire. A mon tour, je dirai à M. Sinclair et aux autres témoins du Pacifique-Canadien qu'il y a encore plusieurs points à éclaircir et des questions auxquelles on devrait répondre ici. Quelques-uns d'entre nous ont des opinions à exprimer sur la situation qui fait l'objet de la présente étude. Si la chose est possible,

malgré la hâte qu'ils ont de retourner à leur travail, ces témoins devraient rester ici, dans leur propre intérêt, comme dans l'intérêt du Comité.

M. SINCLAIR: Nous serons ici demain.

M. NICHOLSON: Si quelqu'un des fonctionnaires a quelque chose à ajouter, nous pouvons continuer encore quelque temps, mais la déclaration de M. Studer peut attendre à demain. Nous aimerions avoir la présence de M. Samwell, et si les autres fonctionnaires qui doivent partir ont quelque chose à ajouter, nous devrions leur permettre de le faire maintenant.

Le PRÉSIDENT: Je ne pense pas que nous puissions finir, même si nous siégions ce soir de 8 heures à 9 heures et demie, soit une heure et demie. Il est maintenant six heures; ne pourrions-nous pas continuer jusqu'à 6 heures et demie ou 6 h. 45?

M. BRYCE: Monsieur le président, c'est que plusieurs d'entre nous avons des rendez-vous. Nous ne refusons pas notre collaboration à ces messieurs qui sont venus nous donner des renseignements. Mais je me vois obligé soit de les désappointer, soit de désappointer les amis que j'avais promis de rencontrer. C'est mon seul soir libre.

M. DINSDALE: Monsieur le président, est-il nécessaire de retenir tous ces fonctionnaires?

M. QUELCH: C'est la question des contingents d'expédition qui nous occupera surtout dorénavant.

Le PRÉSIDENT: J'avais d'abord proposé de garder M. Samwell ici et peut-être aussi l'un de ses collègues. Je pensais que nous pourrions en finir avec la première question et aborder la deuxième demain matin, ce qui aurait libéré M. Thomson et M. Emerson . . .

M. NICHOLSON: M. Emerson pourrait rester; il est l'un des vice-présidents.

M. SINCLAIR: Mais il lui faut diriger son chemin de fer.

Le PRÉSIDENT: Nous pourrions nous dispenser de M. Emerson et de M. Thomson.

M. POMMER: Pourquoi ne leur laisserions pas le choix de ceux qui devraient rester ici?

Le PRÉSIDENT: Il ne s'agit pas seulement de leurs désirs, mais aussi de ceux du Comité. Si des membres désirent poser des questions à M. Emerson, ils ne pourront le faire s'il n'est pas là. Je songeais à prolonger notre séance de quelques minutes pendant que M. Emerson est ici.

M. NICHOLSON: Je désirerais poser une question à M. Emerson avant son départ. Au début de la campagne agricole, alors que tous les intéressés pouvaient déjà prévoir les difficultés, quelque effort a-t-il été tenté par le régisseur des transports en vue de réunir les fonctionnaires du Pacifique-Canadien et du National-Canadien et de chercher avec eux une solution du problème? Vous avez apporté un bon argument cet après-midi en disant que l'on ne devrait pas demander au chemin de fer de fournir des wagons couverts pour servir d'entrepôts. Cet argument est solide et il y aurait lieu de s'inquiéter si l'un des concurrents avait l'avantage de pouvoir entreposer son grain dans des wagons. M. Studer et moi-même faisons partie de la même organisation de vente. Sa ferme est située sur la ligne du Pacifique-Canadien et la mienne est sur celle du National-Canadien. Bien que nous ne soyons pas du même avis en politique, nous voulons que chacun ait sa part des ventes. Si pour quelque raison, le chemin de fer de sa région n'est pas traité équitablement, tandis que le National-Canadien qui dessert ma région a une meilleure part, c'est là une situation inquiétante pour le syndicat dont nous faisons partie tous les deux. Je suis heureux de constater que vous avez employé l'expression "les élévateurs des

têtes de ligne" au lieu de nommer une compagnie en particulier. Voulez-vous nous dire si quelque effort a été tenté, dès le début de la campagne agricole, par le régisseur des transports afin de vous réunir en conférence avec les fonctionnaires du National-Canadien et de discuter les moyens à prendre en vue du transport rapide de la plus grande quantité de grain possible dans l'intérêt de toute la population de l'ouest du Canada?—R. A ma connaissance, il n'y a rien eu de ce genre au début de la campagne agricole.

D. Très bien, mais une nouvelle campagne agricole commence et ne serait-il pas désirable que le régisseur des transports tente de réunir les fonctionnaires des chemins de fer et d'établir une formule à l'avantage général? M. Milner a dit aujourd'hui qu'il ne peut remplir les devoirs que la loi lui impose, mais il me semble que quelqu'un devrait essayer d'appliquer la loi, de réunir les fonctionnaires des chemins de fer et de chercher une formule qui ne permettrait pas la répétition une autre année de la situation dans laquelle nous nous sommes trouvés en juin. Votre compagnie serait-elle disposée à collaborer à l'adoption d'une formule qui donnerait chances égales aux expéditeurs des diverses régions?—R. Certainement, monsieur Nicholson, nous sommes disposés à participer à une telle conférence. Je puis vous dire dès maintenant quelle est la meilleure formule, et elle est très simple. Si le Pacifique-Canadien doit transporter 55 p. 100 du grain, assurez-nous 55 p. 100 des déchargements de wagons. C'est bien clair.

D. Mais vous n'avez encore eu aucune conférence avec le régisseur des transports et le National-Canadien en vue de l'application de cette formule que vous proposez?—R. Nous ne saurions prendre l'initiative d'une telle conférence.

D. A votre connaissance, le régisseur des transports n'en a pas pris l'initiative?—R. Non.

Le PRÉSIDENT: Le régisseur des transports a dit cet après-midi qu'il a l'intention de convoquer les deux chemins de fer afin de rechercher la solution de la difficulté.

M. NICHOLSON: Mais il ne l'a pas fait l'an dernier et, à la connaissance de M. Emerson, on n'a pas demandé au Pacifique-Canadien de préparer les plans du transport de la prochaine récolte.

Le TÉMOIN: Non, monsieur.

M. QUELCH: Monsieur le président, M. Emerson ne sera-t-il pas ici demain?

Le PRÉSIDENT: Non.

M. Quelch:

D. J'aimerais à proposer qu'on lui vote des remerciements pour son excellent exposé de la situation. Nous ne sommes peut-être pas du même avis sur tous les points, mais nous ne pouvons qu'admirer la forme sous laquelle il nous l'a présenté.—R. Je vous remercie, monsieur Quelch. M. Sinclair me rappelle que le régisseur des transports a dit ce matin qu'il aimerait à nous voir, M. Thomson et moi-même. En vérité, je pense qu'il a tenté hier soir d'aborder la solution du problème, mais il est retourné chez lui de sorte que nous ne pourrons avoir cette entrevue.

M. SINCLAIR: M. Thomson veut que l'on informe bien clairement votre Comité du fait que M. Emerson a commencé à vous exposer. Si le régisseur des transports demande au Pacifique-Canadien de se réunir avec lui-même et les fonctionnaires du National-Canadien en vue de la préparation d'un plan de transport du grain au plus grand avantage des cultivateurs de l'Ouest canadien, nous y apporterons toutes nos ressources. M. Emerson et son directeur des transports se rendront à l'endroit désigné. Tout ce que nous désirons, c'est

l'amélioration de la situation dans la mesure où nous pouvons y contribuer. Nous pensons connaître la solution. Nous voulons convaincre les autres et la faire adopter car nous nous rendons compte de la gravité du problème.

Le PRÉSIDENT: Au nom du Comité, je désire remercier tous les témoins que nous avons entendus et ceux que nous n'avons pas encore interrogés, mais qui sont venus ici pour nous aider. Je parle au nom de tous quand je les remercie de la peine qu'ils se sont donnée et de leurs sincères efforts en vue de collaborer au travail du Comité.

Je remercie également les membres du Comité de leur présence et de l'abnégation dont ils ont fait preuve en siégeant aussi tard aujourd'hui.

Nous nous réunirons donc demain matin à 11 heures et demie et nous aurons la présence de M. Samwell et de quelques autres. Je laisse au Comité de décider qui devra nous exposer cette question de la répartion des wagons. Alors, à 11 heures et demie demain matin, dans cette même salle.

La séance est levée.

CHAMBRE DES COMMUNES

Troisième session de la vingt-deuxième législature

1956

COMITÉ PERMANENT

DE

l'AGRICULTURE et de la COLONISATION

Président: M. RENÉ-N. JUTRAS

PROCÈS-VERBAUX ET TÉMOIGNAGES

Fascicule 11

Rapport de la Commission des grains du Canada, 1955,

et

Troisième rapport à la Chambre

SÉANCE DU JEUDI 19 JUILLET 1956

TÉMOINS:

De la compagnie de chemin de fer du Pacifique-Canadien: MM. C. P. Samwell, surveillant du transport, Moose-Jaw; T. R. Weise, surintendant adjoint du transport, Winnipeg; et I. D. Sinclair, chef du contentieux, Montréal.

EDMOND CLOUTIER, C.M.G., O.A., D.S.P.
IMPRIMEUR DE LA REINE ET CONTRÔLEUR DE LA PAPETERIE
OTTAWA, 1956

77114—1

COMITÉ PERMANENT
DE
L'AGRICULTURE ET DE LA COLONISATION

Président: M. René-N. Jutras

et

Messieurs

Anderson
Batten
Blackmore
Boucher (*Châteauguay-Huntingdon-Laprairie*)
Bruneau
Bryce
Bryson
Cardiff
Charlton
Clark
Decore
Demers
Deslières
Diefenbaker
Dinsdale
Fontaine
Forgie
Gingras
Gour (*Russell*)
Harkness
Harrison
Huffman
James
Johnson (*Kindersley*)
Kickham
Kirk (*Antigonish-Guysborough*)
Laflamme
Leboe
Légaré
Lusby
MacKenzie
MacLean
Mang
Massé
Matheson
McBain
McCubbin
McCullough (*Moose-Mountain*)
Ménard
Michaud
Montgomery
Murphy (*Westmorland*)
Nicholson
Perron
Pommer
Proudfoot
Purdy
Quelch
Roberge
Robinson (*Bruce*)
Schneider
Smith (*Battle-River-Camrose*)
Stanton
Studer
Thatcher
Tucker
Villeneuve
White (*Middlesex-Est*)
White (*Waterloo-Sud*)—60.

Secrétaire du Comité:
E. W. INNES.

RAPPORT À LA CHAMBRE

VENDREDI 20 juillet 1956.

Le Comité permanent de l'agriculture et de la colonisation a l'honneur de présenter son

TROISIÈME RAPPORT

Le 25 juin 1956, la Chambre des communes déférait au Comité le rapport de la Commission canadienne du blé pour la campagne 1954-1955, ainsi que le rapport supplémentaire de la Commission canadienne du blé sur le compte de la mise en commun (blé) de 1954-1955. Le rapport annuel de la Commission des grains du Canada pour l'année 1955 a aussi été déféré au Comité en même temps.

Votre Comité a examiné soigneusement et approuvé les opérations de la Commission canadienne du blé, du régisseur des transports et de la Commission des grains du Canada.

Votre Comité reconnaît les efforts accomplis pour assurer la juste répartition des wagons dans des circonstances très difficiles et il recommande que la Commission du blé convoque une conférence de tous les intéressés à la production, à la vente et au transport des céréales de l'Ouest, pour examiner la possibilité de nouvelles améliorations dans la répartition des wagons couverts et dans le transport des céréales.

Votre Comité recommande en outre qu'à l'avenir la Chambre examine l'opportunité de lui déférer, en plus des rapports de la Commission canadienne du blé et la Commission des grains, d'autres questions intéressant les cultivateurs canadiens.

On trouvera en appendice au présent rapport, le texte des procès-verbaux et témoignages du Comité.

Respectueusement soumis,

Le président,

RENÉ-N. JUTRAS.

PROCÈS-VERBAUX

JEUDI 19 juillet 1956.
(21)

Le Comité permanent de l'agriculture et de la colonisation se réunit aujourd'hui à 11 heures et demie du matin sous la présidence de M. René-N. Jutras.

Présents: MM. Anderson, Boucher (*Châteauguay-Huntingdon-Laprairie*), Bruneau, Bryce, Charlton, Diefenbaker, Dinsdale, Forgie, Gour (*Russell*) Huffman, James, Johnson (*Kindersley*), Jutras, Laflamme, Leboe, Légaré, Mang, Massé, Matheson, McCullough (*Moose-Mountain*), Ménard, Nicholson, Pommer, Purdy, Quelch, Roberge, Robinson (*Bruce*), Schneider, Smith (*Battle-River-Camrose*), Stanton, Studer, Tucker, Villeneuve.

Aussi présents: Le très hon. J. G. Gardiner, ministre de l'Agriculture. De la *compagnie de chemin de fer du Pacifique-Canadien:* MM. C. P. Samwell, surveillant du transport, Moose-Jaw; R. E. Taylor, surintendant général du transport, Montréal; T. R. Weise, surintendant adjoint du transport, Winnipeg; I. D. Sinclair, chef du contentieux, Montréal.

Le Comité reprend l'étude du problème de la manutention et de la livraison du grain.

On poursuit l'interrogatoire des employés de la Compagnie de chemin de fer du Pacifique-Canadien. M. Samwell explique le fonctionnement du système de contingentement.

À 1 heure de l'après-midi, la séance est suspendue jusqu'à 3 heures.

REPRISE DE LA SÉANCE (22)

La séance est reprise à 3 heures de l'après-midi sous le présidence de M. René-N. Jutras.

Présents: MM. Anderson, Bruneau, Bryce, Bryson, Cardiff, Charlton, Deslières, Dinsdale, Forgie, Gour (*Russell*), Huffman, Johson (*Kindersley*), Jutras, Leboe, Légaré, Mang, Massé, Matheson, McCullough (*Moose-Mountain*), Ménard, Nicholson, Pommer, Roberge, Schneider, Smith (*Battle-River-Camrose*), Stanton, Studer, Tucker et Villeneuve.

Aussi présents: Le très hon. C. D. Howe, ministre du Commerce; le très hon. J. G. Gardiner, ministre de l'Agriculture.

De la *compagnie de chemin de fer du Pacifique-Canadien:* MM. C. P. Samwell, surveillant du transport, Moose-Jaw; R. E. Taylor, surintendant général du transport, Montréal; T. R. Weise, surintendant adjoint du transport, Winnipeg; et I. D. Sinclair, chef du contentieux, Montréal.

Le Comité reprend son étude de la manutention du grain et poursuit l'interrogatoire des employés de la compagnie de chemin de fer du Pacifique-Canadien.

L'interrogatoire des témoins étant terminé, on les remercie et ils sont autorisés à se retirer.

Le Comité étudie les témoignages, puis il délibère à huis clos.

Le président soumet un projet de rapport à la Chambre. On étudie aussi d'autres propositions et d'autres résolutions dont quelques-unes sont incluses dans le projet de rapport du président.

Le rapport modifié est adopté et le président est chargé de le soumettre à la Chambre.

Le Comité félicite le président pour la manière dont il a dirigé les délibérations.

Le Comité s'ajourne à 5 h. 45 de l'après-midi jusqu'à nouvelle convocation du président.

Le secrétaire du Comité,
E. W. INNES.

TÉMOIGNAGES

JEUDI 19 juillet 1956,
11 heures et demie du matin.

Le PRÉSIDENT: Silence, messieurs. Hier, lorsque nous avons levé la séance, M. Samwell, surveillant du transport dans l'Ouest, avait terminé son exposé sur le fonctionnement du système de contingentement, et nous avions commencé à l'interroger. Avez-vous d'autres questions à lui poser?

M. C. P. Samwell, surveillant du transport, compagnie de chemin de fer du Pacifique-Canadien, Moose-Jaw, est rappelé:

M. Johnson (Kindersley):

D. Monsieur le président, au cours de son exposé, M. Emerson a déclaré que, d'après le Pacifique-Canadien, les trois facteurs responsables de la situation actuelle étaient les suivants: le régisseur des transports, les déchargements aux élévateurs terminus et la Commission canadienne du blé.

J'ai demandé à M. Emerson de me dire à quel moment les ordonnances de la Commission canadienne du blé ont limité le mouvement du grain sur les lignes du Pacifique-Canadien et il nous a demandé de poser cette question à M. Samwell.

A quelle période les ordonnances de la Commission canadienne du blé ont-elles été insuffisantes pour vous permettre d'obtenir des wagons pour vos opérations?—R. Monsieur Johnson, nous n'avons pas noté les dates précises entre lesquelles les ordonnances de la Commission canadienne du blé ont été insuffisantes; j'ai cependant quelques exemples ici.

Si vous vouliez que je vous en donne la liste, il y avait par exemple, le 1er Juin, 18 ordonnances non exécutées à North-Portal.

Le PRÉSIDENT: Pourriez-vous parler plus fort, s'il vous plaît.

Le TÉMOIN: Certainement, excusez-moi. Comme je le disais il y avait 18 réquisitions non exécutées à North-Portal, et il nous a fallu communiquer avec l'agent d'élévateur et lui demander de nous informer pourquoi on ne chargeait pas de grain. Nous avons alors transmis à notre bureau de Winnipeg les renseignements reçus dans un télégramme adressé à M. Chester qui se lisait comme il suit:

Moose-Jaw (Sask.),
6 juin 1956.

H. Chester,
Winnipeg.

T/2 et T/21; La *Canadian Consolidated* n'a qu'une réquisition non exécutée pour orge, et elle veut charger. Syndicat charge un wagon de blé du Nord n° 2 et quatre réquisitions de la Commission pour avoine et orge. Il a en main réquisitions pour blé du Nord n° 2 mais manque de grain. Prétend ne pouvoir charger qu'un wagon d'avoine car pas de place dans élévateur pour accepter plus d'avoine ou d'orge parce que rempli de blé n° 3 pour lequel il n'a pas de permis d'expédition R. 185.

(Signature) C. P. Samwell.

Dans un autre cas, le 7 juin, nous avons averti le bureau de Winnipeg qu'on avait enlevé trois wagons à Fishing Lake le jour précédent à cause de l'incapacité de charger.

Le 18 juin M. Weise, du bureau de M. Chester, télégraphia à notre premier chef du mouvement des trains à Saskatoon:

> La liste de la Commission canadienne du blé du 8 juin indique qu'il y a 35 ordonnances non remplies à Sylvania, tandis que le rapport sur le grain indique qu'il n'y a aucune réquisition en suspens.

Voici la réponse qu'il a reçue:

> Réquisitions d'expédition s'appliquent au blé n° 2 et élévateurs ont seulement blé n° 3 d'emmagasiné.

Puis, le 18 juin, M. Weise écrivit à la Commission canadienne du blé à Winnipeg en ces termes:

> Nos rapports sur le grain datés du 15 juin indiquent que des réquisitions additionnelles d'expédition sont demandées aux élévateurs suivants quant au contingent de 4 boisseaux: Sidney, Deveron, Holmfiels, Hirsch, Baring, Drake, Hoffer, Caron, Broderick, Shipman, Cory, Jenner, Orion, Divide, Altario, Onward, Midale, North-Portal, McLean, Forget, Hume, Uren, Bridgeford, Dendron, Colburn, Foxford, Lac Vert, Beverley, Retlaw, Buffalo, Bindloss, Consul, Robsart, Frontier, Kirriemuir, Superb, Fusilier, Bulwark.

Un exemplaire de cette lettre fut envoyée à M. Milner.

D. Ce sont là des cas plus ou moins isolés qui pourraient nuire aux localités qui manquent de réquisitions de la Commission, mais cela n'influence certainement pas le mouvement général du grain sur les lignes du Pacifique-Canadien, n'est-ce pas?—R. Eh bien, quand il y a un nombre de postes aussi considérable où nous avons manqué de moyens de transport, nous prétendons que les réquisitions de la Commission nous ont mis quelque peu à la gêne.

D. A quelle date était-ce?—R. Le 18 juin.

D. Vous dites que le 18 juin il y avait un manque de réquisitions de la Commission dans chacune des localités que vous venez de mentionner?—R. Oui, et, en réponse à notre lettre, nous en avons reçu une de M. McGregor, sous-directeur de la Section de l'activité rurale de la Commission canadienne du blé. Voici le texte de cette lettre.

Winnipeg (Man).
19 juin 1956,

M. H. Chester,
Surintendant du transport,
Winnipeg.

Cher monsieur,

Nous avons bien reçu votre lettre du 18 courant dans laquelle vous nous avisez que vos registres indiquent une insuffisance de réquisitions à certaines stations pour le transport du contingent de quatre boisseaux.

Depuis la publication de notre dernière liste de demandes de wagons, d'autres réquisitions pour le littoral du Pacifique et la tête des Grands lacs ont été émises et nous sommes certains qu'elles fourniront les moyens de transport nécessaires à la plupart des endroits que vous avez mentionnés.

A quelques-uns de ces endroits, tous les produits prêts à être expédiés pourront l'être grâce à ces réquisitions, mais ils n'atteignent pas la quantité

exigée pour l'obtention d'un nombre de wagons correspondant à une augmentation de contingent. Nous examinons attentivement la situation dans ces endroits et nous espérons que nous pourrons livrer au besoin le nombre de wagons voulus et assurer une augmentation de contingent.

Étant donné que nous ne tenons pas un registre des réquisitions non exécutées dans les diverses localités de l'Alberta, nous transmettons à M. Millard, notre gérant de Calgary, les renseignements que vous nous avez fait parvenir.

(Signature) A. McGregor.

D. Dans ce cas, vous alloueriez alors des wagons destinés normalement à ces stations à d'autres stations qui sont sous le régime du contingentement de quatre boisseaux et qui ont des réquisitions de la Commission?—R. C'est exact, mais cela nous laisse dans une mauvaise position en ce sens que nous ne semblons pas desservir ces stations à tour de rôle ou selon leurs besoins.

D. Je suis de votre avis et je sympathise avec vous, mais cette situation ne constitue qu'une partie du problème de la congestion que nous rencontrons dans l'Ouest.—R. Oui, c'est absolument exact, et je pourrais dire que nous avons fait des efforts considérables pour régler ce problème et pour obtenir que la Commission canadienne du blé fasse sa part et remette les choses d'aplomb.

D. Comment expliquez-vous la situation qui s'est produite à Brandon pendant la semaine qui s'est terminée le 29 juin, alors que 336 wagons avaient été fournis la semaine précédente et que vous n'aviez reçu des réquisitions de la Commission que pour 144 wagons tandis qu'à Lethbridge on ne recevait que 377 wagons pour répondre à plus de 4,000 réquisitions?—R. Je regrette de ne pouvoir répondre à cette question. Je représente la région de Saskatchewan et ni l'un ni l'autre de ces endroits ne se trouvent dans cette région.

D. Alors je me demande si l'un de vos fonctionnaires pourrait nous expliquer cette disproportion. J'ai attendu pour poser ma question que nous en soyons à l'étude de la répartition des wagons.

M. SINCLAIR: Votre question porte sur Brandon et Lethbridge?

M. JOHNSON (*Kindersley*): Oui.

M. SINCLAIR: Examinons nos listes.

M. Johnson (Kindersley):

D. Pour la semaine se terminant le 29 juin d'après le rapport de la Commission canadienne du blé que vous avez certainement, une autre caractéristique de la répartition des wagons est celle à laquelle M. Emerson a fait allusion quand il a fait remarquer qu'il existe une certaine répugnance à faire transporter le grain aux terminus des syndicats à cause de la lenteur de l'écoulement du blé aux terminus du syndicat de la Saskatchewan. J'imagine que cette même répugnance irait jusqu'à éviter l'emploi de vos wagons aux endroits de vente; et il s'ensuivrait que, si vous trouviez qu'il existe une certaine lenteur dans le déchargement des wagons aux terminus du syndicat de la Saskatchewan, vous limiteriez le nombre de wagons que vous chargeriez aux élévateurs du syndicat de la Saskatchewan.—R. Je ne me souviens pas que M. Emerson ait dit qu'on éprouvait plus de répugnance à transporter le grain des syndicats que le grain des producteurs non syndiqués.

D. Non, il n'a pas dit cela, mais il a dit que le syndicat était reconnu pour sa lenteur à décharger les wagons du Pacifique-Canadien et il est naturel que cette mauvaise réputation engendre une certaine opposition.—R. En ce qui concerne la Saskatchewan nous ne savons pas ce qu'il en est du rapport qui existe entre les déchargements aux élévateurs terminus et les déchargements aux élévateurs locaux.

D. Alors vous n'auriez pas de répugnance à recourir à leurs services?—R. Nous ne ferions aucune distinction.

D. Je suis très heureux de vous entendre dire cela.—R. Nous ne nous guidons que sur le barème de distribution de la Commission canadienne du blé et les autres demandes de cette Commission pourvoyant aux chargements qui ont priorité et aux livraisons spéciales de wagons.

D. En général, lorsque vous vous efforcez d'égaliser les contingents de quelques-uns des endroits qui en ont un faible, vous devez, n'est-ce pas, distribuer plus de wagons à ces endroits qu'à ceux qui ont un contingent plus élevé?—R. Pourriez-vous répéter votre question, s'il vous plaît?

D. S'il y a des régions où le contingent est fixé à six ou sept boisseaux et qu'en d'autres régions de la province le contingent est de trois boisseaux, vous vous efforcez autant que possible, même si cela risque d'entraver la circulation ferroviaire, d'assigner des wagons aux endroits où le contingent est plus faible afin que le grain soit expédié d'après les instructions de la Commission canadienne du blé?—R. Certainement, c'est ce qu'il nous faut faire; en d'autres termes, la Commission canadienne du blé exige que les wagons soient d'abord fournis aux postes de faible contingent.

D. Quelle explication pouvez-vous nous fournir au sujet des données officielles, tout particulièrement en ce qui concerne la circonscription de M. Studer, où il y a un grand nombre de localités à l'égard desquelles le contingent est très faible? Je remarque qu'il n'y en a pas beaucoup d'inscrites parmi celles que vous avez mentionnées comme manquant de réquisitions de la Commission canadienne du blé.—R. Vous voulez parler de la région qui inclut Neville et dont M. Studer a fait mention. J'ai ici le relevé de la Commission canadienne du blé en date du 6 juillet qui depuis a été mis à jour.

Le PRÉSIDENT: Par qui?

Le TÉMOIN: Comme je l'ai expliqué dans mon exposé, hier, lorsque nous avons reçu ce relevé de la Commission canadienne du blé en date du 6 juillet, il remontait à huit jours, et il nous a fallu le parcourir très attentivement pour le mettre au point; nous avons fait de grands efforts en vue d'en porter la matière à ce jour pour l'édification du Comité.

Dans le moment, Neville fait l'objet d'un contingent de cinq boisseaux et a besoin de 36 wagons pour l'expédition de ce contingent.

M. Johnson (Kindersley):

D. Combien de wagons sont requis pour porter le contingent de Neville à six boisseaux?—R. 70 wagons, et, le 6 juillet on avait livré 66 p. 100 du contingent de six boisseaux. La livraison en d'autres centres de la subdivision Vanguard, comme Glenbain, requiert trois wagons pour leur contingent de quatre boisseaux. C'est un des trois centres de la région de Saskatchewan qui apparaissent encore comme ayant besoin de wagons pour le contingent de quatre boisseaux, besoins qui ne s'élèvent qu'à 16 wagons en tout; Duncairn requiert cinq wagons et on est en train d'y charger quatre wagons dans le moment; Glenbain en a besoin de trois, et Choiceland, de huit. Cependant, il faudrait fournir dans le moment 229 wagons à la subdivision de Vanguard en vue de l'expédition de son contingent de cinq boisseaux.

D. Vous seriez donc prêts à dire qu'à l'heure actuelle il serait physiquement impossible de porter aucun de ces centres, ni dans la division de M. Studer, ni dans la région de Macklin, à un contingent de six boisseaux en se fondant sur le nombre de wagons qu'il reste à fournir à cet endroit?—R. J'irais jusqu'à dire que c'est à peine si nous pourrons libérer ces 229 wagons d'ici la fin du mois.

D. Croyez-vous qu'il reste un espoir que les cultivateurs de ces régions fassent livrer leurs six boisseaux?—R. Il y a toujours de l'espoir!

D. Une dernière question. Elle a trait au mouvement du blé durum qui a priorité absolue quant à la livraison. Le blé durum n'est pas subordonné au contingent comme vous le savez, et il est d'ordinaire expédié à mesure que les wagons arrivent. L'une des régions de la Saskatchewan qui se sont livrées à la culture du blé durum au cours des dernières années se trouve sur l'embranchement d'Empress, comme Lancer et Portreeve.—R. Je crois bien qu'il va me falloir charger M. Weise de répondre à votre question, car ce secteur n'est pas dans la région de Saskatchewan.

D. C'est pourtant bien en Saskatchewan.—R. En effet, mais non pas dans la région de Saskatchewan.

M. SINCLAIR: Pourriez-vous répéter votre question?

M. JOHNSTON (*Kindersley*): Elle a trait au blé durum qui n'est pas subordonné au contingent de la Commission canadienne du blé; à ce sujet les cultivateurs ont éprouvé énormément de difficultés à déplacer le blé durum hors de cet embranchement d'Empress, particulièrement à Lancer, Sceptre et Portreeve; par contre, si je puis comparer la situation avec celle qui existe le long de la ligne du National-Canadien, au nord de la rivière, à Snipe-Lake, on a eu des wagons disponibles pour le blé durum et le blé de printemps, et il y avait une telle inégalité l'automne dernier qu'aussitôt que la rivière fût gelée, les cultivateurs traversaient cette rivière et transportaient leur grain sur une distance de 60 milles jusqu'à Snipe-Lake; comment pourriez-vous nous expliquer cette situation?

M. T. R. WEISE (*surintendant adjoint du transport, Winnipeg*): A quel mois était-ce?

M. JOHNSON (*Kindersley*): En novembre et décembre, et je m'adonnais à traverser la rivière lorsque je vis un camion qui avait enfoncé. Le cultivateur essayait de transporter son grain par camion de Lancer à Snipe-Lake.

M. WEISE: Le grain de ces cultivateurs a finalement été acheminé, n'est-ce pas?

M. JOHNSON (*Kindersley*). Non, on a dû construire à Lancer un de ces hangars ressemblant à une patinoire fermée dans lequel on a emmagasiné 29,000 boisseaux de blé durum jusqu'à février ou mars de cette année, tandis que dans cette autre région le transport du blé durum semble se faire beaucoup plus facilement. Je me demandais quelle pourrait être la raison de cette lenteur particulière.

M. WEISE: Je suppose que c'est les déchargements qui ne sont pas assez rapides à Fort-William.

M. JOHNSON (*Kindersley*): A mon sens, il n'existe pas une telle différence entre l'embranchement du National-Canadien et celui du Pacifique-Canadien relativement au transport du blé durum.

M. WEISE: C'est la seule explication que je puis fournir, à savoir les déchargements à Fort-William, car c'est de ceux-ci que dépendent les chargements dans cette subdivision.

M. JOHNSON (*Kindersley*): Cette question se rattache étroitement aux déchargements. N'avez-vous pas recommandé à vos fonctionnaires de s'aboucher avec le régisseur des transports pour lui proposer une conférence avec le National-Canadien en vue de trouver une formule que les deux compagnies de chemin de fer adopteraient pour en arriver à l'uniformité en ce qui regarde le déchargement, de manière que les deux compagnies de chemin de fer opèrent sur un même pied.

M. SINCLAIR: Comme je l'ai dit hier soir, monsieur Johnson, si le régisseur des transports veut bien convoquer une assemblée, nous du Pacifique-Canadien

triendrions à y assister avec le National-Canadien, le régisseur des transports et les exploitants d'élévateurs terminus pour voir quels plans pourraient être élaborés afin d'assurer que la majeure partie du grain soit expédiée promptement, efficacement et économiquement, et que ce grain soit distribué aussi également que possible entre tous les points d'expédition de l'Ouest canadien. Nous envisagerions une telle réunion d'un œil favorable; nous sommes d'avis que nous y apprendrions quelque chose et que les autres en tireraient profit. C'est pourquoi nous sommes vivement intéressés à ce qu'une telle réunion soit tenue et nous voulons assurer au Comité, et à tous les intéressés, que nous apporterions notre plus entière collaboration au succès de cette conférence.

M. JOHNSON (*Kindersley*): C'est bien au régisseur des transports qu'il appartiendrait de convoquer cette réunion, n'est-ce pas?

M. SINCLAIR: Oui.

M. JOHNSON (*Kindersley*): Avez-vous exprimé au régisseur des transports l'avis qu'une telle réunion s'imposait?

M. SINCLAIR: Il y a eu échange de vues avant-hier soir entre MM. Emerson et Thomson, de même qu'hier, et je crois aussi que MM. Taylor et Emerson se proposent d'aller à Winnipeg dans une semaine environ.

M. WEISE: Le 30 juillet.

M. SINCLAIR: Le 31 juillet et la première semaine d'août.

M. JOHNSON (*Kindersley*): La négligence que le régisseur des transports à commise en ne tenant pas cette réunion a été l'une des causes des difficultés que vous rencontrez présentement?

M. SINCLAIR: Monsieur Johnson, je ne voudrais pas—

M. JOHNSON (*Kindersley*): Je ne veux pas employer le mot "négligence" dans son sens péjoratif, mais il ne m'en est pas venu d'autre à l'esprit.

M. SINCLAIR: Nous envisageons la situation de cette façon, monsieur Johnson; nous nous rendons compte qu'il y a des difficultés et des problèmes. Nous constatons en outre que les exploitants d'élévateurs terminus ont leurs problèmes particuliers et je crois que ce sont tout simplement des problèmes qu'on n'a pas réglés, mais dont la solution requiert beaucoup de travail.

M. JOHNSON (*Kindersley*): Vous dites, toutefois, que le régisseur des transports aurait pu faire plus pour résoudre ce problème?

M. SINCLAIR: Oui, monsieur Johnson, nous croyons que lorsqu'il y a un nombre considérable de wagons chargés aux terminus pendant un temps déraisonnable, il est possible d'intervenir, et c'est de dire à la Commission canadienne du blé: "A moins que ces wagons ne soient déchargés, on n'en livrera plus". Voilà, à notre avis, une manière d'agir. C'est évidemment une attitude assez sévère mais lorsque la situation s'aggrave au point où elle s'est aggravée, c'est probablement ce qu'il faudrait faire. Voilà notre opinion.

M. JOHNSON (*Kindersley*): Merci beaucoup, vous avez fait des observations tout à fait pertinentes.

M. Smith (Battle-River-Camrose):

D. Monsieur le président, je voudrais poser une question à M. Samwell. Je viens de l'Alberta et je ne sais si vous serez en mesure de me fournir les renseignements dont j'ai besoin, bien qu'ils soient disponibles quelque part. Pour ce qui est du mouvement du grain, le Pacifique-Canadien donne-t-il le même traitement aux stations le long des embranchements, qu'à celles situées sur la voie principale?— R. Certainement.

D. Alors, comment pouvez-vous expliquer cette situation? Permettez-moi d'ajouter que j'ai suivi attentivement le mouvement du grain dans ma division depuis février dernier et que j'ai constaté qu'à la fin de mai, sur les 71 stations que compte la division de Battle-River-Camrose, 4 avaient un contingent de deux boisseaux sur les lignes et embranchements du Pacifique-Canadien, tandis que sur les 11 stations qui avaient un contingent de trois boisseaux, 10 étaient désservies par le Pacifique-Canadien; puis, en juin, j'ai constaté qu'il y avait 4 stations desservies par le Pacifique-Canadien dont le contingent était de trois boisseaux et qu'aucune n'était dans le même cas sur la ligne et les embranchements du National-Canadien. D'autre part, 8 des 9 stations qui avaient un contingent de quatre boisseaux étaient desservies par le Pacifique-Canadien; d'autre part, jusqu'à la fin de juin, il y avait encore une station du Pacifique-Canadien dont le contingent était de quatre boisseaux, tandis que 11 stations, toutes du Pacifique-Canadien, en étaient au contingent de cinq boisseaux.

Nous avons des embranchements du National-Canadien là-bas et cette compagnie semble pouvoir assurer le déplacement rapide du grain sur ses lignes. Par conséquent, je me demande comment vous pouvez affirmer que les embranchements reçoivent autant de considération que les voies principales?—R. Bien, comme vous l'avez dit, la région dont vous parlez n'est pas en Saskatchewan.

M. SINCLAIR: M. Weise répondra à cette question. Cette région se trouve en quelque sorte dans son arrière-cour.

M. WEISE: J'affirme que nous leur accordons un traitement identique.

M. SMITH (*Battle-River-Camrose*): Les compagnies de chemins de fer en cause ne sont pas sur le même pied, monsieur Weise.

M. WEISE: Peut-être est-ce parce que les stations mentionnées sont sous le régime des livraisons spéciales.

M. SMITH (*Battle-River-Camrose*): Voilà qui soulève un autre point. Je sais que toutes ces stations ont eu des réquisitions de la Commission canadienne du blé et, sauf erreur, l'expression "régime des livraisons spéciales" s'appliquerait à peu près à tous les statuts de la province à l'égard des mêmes classes de blé?

M. WEISE: Je le croirais.

M. SMITH (*Batle-River-Camrose*): Je parle des stations qui ne sont éloignées que de 6 à 8 milles l'une de l'autre.

M. WEISE: La Commission canadienne du blé nous donne d'ordinaire une liste des livraisons spéciales de wagons et ces wagons sont envoyés aux deux stations indiquées sans qu'on tienne compte du contingent en vigueur. Cependant tel n'est pas le cas pour ce qui est de certaines classes de grain.

M. SMITH (*Battle-River-Camrose*): Je crois que ce point explique dans une large mesure l'inégalité des services. En outre, les déchargements sont en raison directe des chargements. Des déchargements à Vancouver et Fort-William dépendent des chargements aux divers postes. Je comprends cela, mais j'ai interprété différemment l'exposé de M. Samwell à la page 3 où il fait cette déclaration:

> La Commission canadienne du blé a prescrit aux chemins de fer de donner une priorité aux points d'expédition dont le contingent est faible.

Je voudrais que vous me disiez pourquoi les stations mêmes que je mentionne ont eu le plus faible contingent de toute cette région, pourquoi leur contingent est encore faible et pour quelle raison on n'a rien fait ou presque rien fait en vue de l'accroître.

M. WEISE: De quelles stations parlez-vous au juste?

M. SMITH (*Battle-River-Camrose*): Prenez par exemple le cas de la ligne du Pacifique-Canadien qui va d'Edmonton à Lloydminster, notamment celui des stations comme Derwent, Clandonald, Marwayne et Dewberry sur l'embranchement d'Edmonton à Lloydminster.

M. WEISE: Sur la ligne de Lloydminster, 27 wagons étaient encore requis hier en vue de l'expédition du contingent de cinq boisseaux.

M. SMITH (*Battle-River-Camrose*): Vous parlez de la ligne de Lloydminster qui va jusqu'à Edmonton en direction ouest?

M. WEISE: Oui.

M. SMITH (*Battle-River-Camrose*): Et 27 wagons constitueront toute la quantité nécessaire pour expédier le contingent de 7 boisseaux d'Edmonton à Lloydminster?

M. WEISE: C'est exact.

M. SMITH (*Battle-River-Camrose*): Je veux vous féliciter du mouvement du grain là-bas, parce qu'on a expédié une grande quantité ces jours derniers.

M. WEISE: Oui.

M. SMITH (*Battle-River-Camrose*): Qu'en est-il de la ligne de Lloydminster qui relie Furness à Paradise-Valley? C'est un petit embranchement.

M. WEISE: Notre subdivision de Furness requiert à l'heure actuelle, six wagons en vue de l'expédition du contingent de cinq boisseaux.

M. SMITH (*Battle-River-Camrose*): Je dois dire que vous avez expédié une grande quantité de grain là-bas parce que le 11 juillet j'ai reçu un télégramme de la *McLaughlin Improvement Society* qui se lisait ainsi qu'il suit:

> Elévateurs ont en magasin 174,000 boisseaux. Reste seulement espace pour 6,000 pour faire face aux 40,000 à venir du contingent de six boisseaux.

Je dois faire remarquer que pour sa part cette station avait 30 réquisitions en main, c'est-à-dire des réquisitions émanant de la Commission canadienne du blé. Le contingent est bien de six boisseaux à cet endroit, n'est-ce pas?

M. WEISE: Oui, Paradise-Valley a un contingent de six boisseaux.

M. SMITH (*Battle-River-Camrose*): Dans le relevé de la Commission canadienne du blé en date du 6 juillet, on indiquait que McLaughlin et Rivercourse avaient un contingent de six boisseaux. Et sur la ligne du National-Canadien, au nord de cet endroit, tous les points d'expédition en sont au contingent de 7 ou 8 boisseaux. Je suis certain de cela parce que j'habite cette région.

Monsieur le président, pour bien montrer qu'il ne s'agit pas d'une situation localisée en Alberta, je voudrais vous signaler la région de Medicine-Hat, entre autres l'embranchement qui va au delà de Medicine-Hat, soit la ligne Hilda-Schuler. Le 10 juillet les stations de cette ligne avaient une accumulation de 250 wagonnées.

M. WEISE: Les listes d'aujourd'hui montrent qu'elles ont besoin de 262 wagons pour l'expédition du contingent de cinq boisseaux.

M. SMITH (*Battle-River-Camrose*): Pouvez-vous répondre à cette question? Y a-t-il espoir que ce grain soit expédié avant le 31 juillet?

M. WEISE: Je le crois.

M. SMITH (*Battle-River-Camrose*): Vraiment?

M. WEISE: Oui.

M. SMITH (*Battle-River-Camrose*): Vous devez admettre que si ce n'est pas possible, les habitants de la région de Medicine-Hat seront les victimes d'une injustice.

M. WEISE: Cela dépend en grande partie des déchargements à Vancouver.

M. SMITH (*Battle-River-Camrose*): C'est ce que je crois. Ils sont presque tous de Vancouver?

M. WEISE: C'est exact.

M. SMITH (*Battle-River-Camrose*): Et la plainte concernant les déchargements à la tête des Grands lacs ne s'appliquerait pas ici?

M. WEISE: Pas tellement.

M. SMITH (*Battle-River-Camrose*): Comment pouvez-vous justifier le fait que les stations du Pacifique-Canadien que j'ai mentionnées et qui sont situées dans les endroits les plus divers de la partie centrale et de la partie sud de l'Alberta ont toujours connu un faible taux d'expédition lorsque le grain est destiné à Vancouver?

M. WEISE: Dans la région de Vancouver je sais que l'automne dernier ce taux était un peu faible également à cause des déchargements à Vancouver; je crois qu'il n'y avait pas assez d'espace à ce moment.

M. SMITH (*Battle-River-Camrose*): Il en allait de même évidemment quant aux lignes du National-Canadien. Mais si on considère l'ensemble du tableau à partir de la fin de février jusqu'à ce jour, le mouvement du grain a été fort actif depuis ce point en particulier jusqu'au port de Vancouver, n'est-ce pas?

M. WEISE: Mais le port de Vancouver a toujours été bondé de wagons.

M. SMITH (*Battle-River-Camrose*): Mais, tandis que le National-Canadien a été capable de décharger ses wagons, vous n'avez apparemment pas pu en faire autant.

M. WEISE: C'est possible que nous n'ayons pas reçu la classe de grain qu'il fallait à cet endroit.

M. SMITH (*Battle-River-Camrose*): Je sais que vous avez eu des permis d'expédition à toutes ces stations. J'ai des preuves en haut, dans mon bureau, pour appuyer ce que j'avance. Cela ne nous concerne pas; mais je dirais que cette affaire regarde le Pacifique-Canadien et je crois qu'on nous a dit hier que si le Pacifique-Canadien avait rencontré les mêmes difficultés il aurait fortement protesté pour n'avoir pas eu sa part de déchargements.

M. SINCLAIR: Je m'excuse de vous interrompre, mais nous étions en train de protester contre le témoignage de M. Emerson. Il vous a remis quelques télégrammes rédigés pendant la période même que vous avez mentionnée.

M. SMITH (*Battle-River-Camrose*): Voulez-vous dire de la periode allant de la fin de février la fin de juin?

M. SINCLAIR: Oui, il vous a remis quelques télégrammes, et je me souviens d'un d'entre eux en particulier dans lequel M. Manson, vice-président là-bas, avait une discussion avec le régisseur. M. Milner et la Commission canadienne du blé nous avaient fait savoir que nous avions un taux de mouvement de blé de 75 p. 100, et nous ne pouvions pas obtenir que 75 p. 100 des déchargements fussent effectués; d'autre part, M. Manson a dit qu'il avait demandé à M. Kane un taux de 65 p. 100, et M. Kane a accédé à sa demande à raison d'un wagon pour un wagon selon le nombre de wagons qui restaient à décharger à Vancouver et sans tenir aucunement compte du pourcentage expédié des postes régionaux. Cela apparaît au compte rendu, je crois.

M. SMITH (*Battle-River-Camrose*): J'en conviens, et je ne discuterai pas sur ce point. A vrai dire cette situation est si confuse qu'il faudrait même plus d'un

avocat pour l'éclaircir. J'aimerais que M. Weise vérifie le relevé concernant la ligne du Pacifique-Canadien, de Camrose, disons à la frontière est de la Saskatchewan.

M. WEISE: Oui, monsieur.

M. SMITH (*Battle-River-Camrose*): Vous devez vous rappeler que lorsque nous discutons cette situation nous devons le faire du point de vue pratique où se placent les cultivateurs de l'Ouest canadien. Dans la région de Medicine-Hat, les cultivateurs ont vu leur pouvoir d'achat diminuer de 2 millions de dollars à cause de quelques-uns de ces manquements.

M. WEISE: Présentement, Bawlf en est au contingent de cinq boisseaux et requiert trente-six wagons moins douze, soit vingt-quatre pour le contingent de cinq boisseaux, et Sedgewick en a besoin de vingt-deux pour le même contingent; ces stations sont les seules à requérir des wagons pour l'expédition du contingent de cinq boisseaux.

M. SMITH (*Battle-River-Camrose*): Et de chaque côté, il y a par exemple, Bawlf, Daysland, et Sedgewick. Ces stations en sont à un contingent de sept boisseaux, si je ne me trompe.

M. WEISE: Non, Daysland a présentement un contingent de six boisseaux.

M. SMITH (*Battle-River-Camrose*): Comment pouvez-vous expliquer cela; car cette région n'est qu'à environ quinze milles de la même ligne.

M. WEISE: Vous devez comprendre aussi que cette région reçoit un grand nombre de permis spéciaux d'expédition relativement au blé de meunerie et autres.

M. SMITH (*Battle-River-Camrose*): Vous soulevez là un autre point. Pouvez-vous considérer qu'une réquisition de minoterie a priorité, mettons, sur une réquisition émanant de la Commission canadienne du blé?

M. WEISE: Quand ce sont des réquisitions spéciales, oui.

M. SMITH (*Battle-River-Camrose*): Il faut que ce soit des réquisitions spéciales.

M. WEISE: C'est exact.

M. SMITH (*Battle-River-Camrose*): Et cela s'appliquerait autant aux réquisitions émanant d'un moulin qu'à celles que peut émettre la Commission canadienne du blé?

M. WEISE: Nos wagons spéciaux sont acheminés sans qu'il soit tenu compte du contingent en vigueur. Pour ce qui a trait à l'affectation des wagons, on ne s'occupe pas du contingent.

M. SMITH (*Battle-River-Camrose*): En terminant, monsieur Weise, je me demande si vous pourriez nous donner l'assurance que vous ferez toutes les instances possibles d'ici un mois ou deux afin de ne pas être de nouveau dans la même situation délicate où vous vous êtes déjà trouvé, et pour garantir que les fermiers de votre division seront équitablement traités? Pourriez-vous faire cela?

M. WEISE: J'agis toujours de cette façon, monsieur.

M. STUDER: Monsieur le président, on nous donne à entendre que s'il y a un contingent de six boisseaux à un certain endroit—

Le PRÉSIDENT: Apparemment, on a obtenu les renseignements relatifs à la question précédente.

M. SINCLAIR: Ces renseignements ont trait à la question qui se rapportait à Brandon et à Lethbridge.

M. WEISE: Monsieur Johnson, la Commission canadienne du blé nous a donné instruction, le 7 juin, d'affecter en priorité des wagons pour le mouvement de l'orge

vers la tête des Grands lacs. Je ne sais pas si ces wagons contenaient tous de l'orge, mais je présume que plusieurs en contenaient.

M. Johnson (Kindersley):

D. Et vous croyez que cela expliquerait la situation?—R. Je le crois. Lorsque vous avez des autorisations spéciales, c'est parce que la Commission canadienne du blé désire des classes de grain particulières.

M. Studer:

D. Nous donne-t-on à entendre, monsieur le président, que s'il y a un contingent de six boisseaux à certains points d'expédition et un contingent de quatre boisseaux à d'autres points, aucun wagon n'est assigné à ces points à contingent de six boisseaux avant que tous les points d'expédition du contingent de quatre boisseaux soient portés à un contingent de six boisseaux?—R. Oui, il en est ainsi dans presque 99 p. 100 des cas, excepté s'il y a des autorisations spéciales.

D. Ce qui veut dire que les cultivateurs dont le contingent serait de quatre boisseaux, par exemple, peuvent être convaincus (lorsqu'ils entendent dire qu'il y a un contingent de sept boisseaux à un autre point), que le point d'expédition où le contingent est de sept boisseaux ne recevra pas de wagons bien que ce dernier point fût au-dessus d'eux en ce qui concerne le contingent?—R. Sauf dans un cas. En fait il y a une autre circonstance qui entre en ligne de compte et qui nous place dans une position fort embarrassante. C'est que nous pouvons recevoir un tableau de la Commission canadienne du blé à l'égard d'une semaine et d'un endroit donné (pour vous citer un cas exceptionnel), selon lequel une station dont le contingent est de quatre boisseaux a besoin d'un certain nombre de wagons; alors nous pouvons livrer ces wagons et continuer d'en livrer jusqu'à ce qu'on en soit aussi près que possible du contingent de cinq boisseaux. Or à un moment donné, alors que nous n'avons peut-être exécuté que le quart des réquisitions relatives au contingent de cinq boisseaux, le tableau suivant indique que le poste en question en est au contingent de sept boisseaux, ce qui veut dire que nous avons employé des wagons à cette station pour la faire passer d'un contingent de quatre boisseaux à un de sept boisseaux, tandis que nous aurions pu les employer ailleurs à l'égard d'un contingent de quatre boisseaux ou moins. Cette situation se produit fréquemment en ce qui concerne ces tableaux, et je pourrais dire que c'est la pratique la plus décevante que je connaisse. Nous essayons d'amener certaines stations à un contingent supérieur, et dans le tableau suivant elles apparaissent de nouveau et montrent un besoin de cinquante wagons pour l'expédition du contingent de quatre boisseaux, alors que nous les avions portées à un contingent de cinq boisseaux. C'est décevant.

D. Aussi décevant que ce l'est pour les cultivateurs lorsqu'ils essaient de livrer un contingent de quatre boisseaux lorsque leur contingent a passé à cinq ou six boisseaux, bien qu'ils ne puissent pas encore livrer celui de quatre boisseaux.—R. Oui.

D. Je suis très heureux d'entendre parler de l'amélioration apportée à la situation dans le sud-ouest. Je ne mentionnerai pas de points en particulier, mais permettez-moi de vous demander pourquoi tel secteur d'une province ou d'une région doit avoir un contingent beaucoup plus faible que dans la plupart des autres endroits de la province ou de la région. Il y a une semaine aujourd'hui, j'étais à Neville, et je mentionnerai ce cas à titre d'exemple. Je ne pouvais pas du tout livrer mon blé d'après un contingent de quatre boisseaux parce qu'il n'y avait pas d'espace dans les élévateurs. L'agent me fit savoir qu'on avait besoin de wagons pour environ 45,000 boisseaux pour compléter l'expédition du contingent de quatre. Cependant, vos chiffres d'aujourd'hui indiquent une amélioration sensible de la situation. J'espère qu'il en est ainsi dans toute la région. Le point que je veux faire ressortir est que le sud-ouest de la Saskatchewan a le plus faible contingent de toutes les régions de l'Ouest canadien, je veux dire le sud-ouest pris dans son

ensemble et en tant que région entière, et je crois, savoir que cette région fait partie de votre division et de celle qu'on appelle la division de Lethbridge. Est-ce exact?—R. Certainement.

D. J'essaie de savoir pourquoi une région si étendue comme celle-là a un contingent plus faible que les autres régions de l'Ouest canadien, et s'il y a lieu de nous attendre qu'il en soit ainsi chaque année, ou bien si quelque chose devrait être fait pour maintenir son contingent au même niveau que celui des autres régions. Je sais que la partie sud-ouest de la Saskatchewan est la région la plus éloignée de Churchill, la plus éloignée de Fort-William et, peut-être, la plus éloignée de Vancouver, en ce sens qu'elle se situe au point où les frais de transport changent par rapport à ces deux régions. Il me semble que le grain qui doit aller vers l'ouest, étant donné le coût, devrait dépendre de la côte du Pacifique pour le mouvement du grain. Vous n'expédieriez pas ce grain à Fort-William?—R. Nous expédions le grain là où on nous dit de l'expédier. Nous acheminons le grain aux points que nous indique la Commission canadienne du blé, sans tenir compte des frais de transport. Je ne me soucie pas du tout des frais de transport. Cela ne me fait aucune espèce de différence de savoir ce qu'ils sont. Lorsqu'il y a du grain à transporter, nous faisons tout notre possible pour l'acheminer vers les endroits indiqués par la Commission.

D. Toute cette région du sud-ouest est desservie par le Pacifique-Canadien, à l'exception de l'embranchement Moose-Jaw-Swift-Current qui l'est par le National-Canadien. Dans le cas d'une région à faible contingent comme celle où ces gens-ci se trouvent, je voudrais savoir s'il y a une disposition selon laquelle on prendrait en considération, l'année suivante, le fait qu'elle a terminé l'année avec un contingent plus faible que celui d'une autre région, en prenant en compensation une portion, ou toute partie du grain, et ce, en égard aux distances qui la séparent des divers ports, de manière qu'à la fin de la saison suivante elle ne soit pas limitée à un contingent plus faible que celui d'une autre région?—R. En réponse à votre question, monsieur Studer, je crains devoir vous dire que je n'ai pas la moindre idée de la ligne de conduite qu'adoptera la Commission canadienne du blé en ce qui concerne les expéditions après le début de la nouvelle campagne agricole. Cependant je puis vous assurer que nous ferons de notre mieux pour suivre les instructions de cette Commission quant à la subdivision de Shaunavon, et je suis certain que mon collègue en Alberta fera aussi de son mieux à l'ouest. A cet égard je puis vous donner une bonne explication. Je ne parle pas d'une autorisation spéciale proprement dite, mais mon explication a trait à l'élévateur du gouvernement à Moose-Jaw. Lorsque nous recevons des réquisitions de l'élévateur du gouvernement à Moose-Jaw pour des wagons à être expédiés de là, la Commission canadienne du blé nous avise que nous devons leur livrer les wagons presque comme s'il s'agissait d'une réquisition spéciale. On a compté 227 wagons qui ont été expédiés de l'élévateur du gouvernement, du 16 mars au 30 avril. Pendant la même période de temps, l'élévateur du gouvernement à Moose-Jaw en a reçu 226. Entre le 29 mai et le 11 juillet, cet élévateur a expédié, à la tête des Grands lacs, 458 wagons de blé. Je ne connais pas le nombre exact de wagons qui ont été expédiés à l'élévateur, mais cela importe peu. Toutefois, je puis vous dire que si la Commission canadienne du blé n'avait pas retenu les 458 wagons que nous avions fournis à l'élévateur du gouvernement pour l'expédition de ses produits, (ne croyez pas que je veuille ici critiquer la Commission canadienne du blé), et si nous n'avions pas été obligés de livrer ces wagons comme s'il s'agissait d'une réquisition spéciale, nous aurions pu employer ces wagons et faire mieux que terminer les expéditions des stations dont le contingent était de cinq boisseaux dans la subdivision de Shaunavon, pour le 11 juillet.

D. Iriez-vous jusqu'à dire que ce serait la raison pour laquelle la région du sud-ouest est dans une position différente de celle des autres régions de la Saskatchewan?—R. Oui, et il en va de même quant aux permis spéciaux que nous avons reçus.

D. Seriez-vous prêt à dire que cette situation s'applique particulièrement au sud-ouest, ou bien est-ce que cette même situation ne pourrait pas s'appliquer, disons, au nord ou à l'est de Moose-Jaw plutôt qu'au sud-ouest?—R. Pas jusqu'à ce point-là. Prenez, par exemple, le cas des autorisations spéciales. Je crois que vous savez autant que moi qu'en ce qui concerne ces réquisitions de meuneries que la Commission canadienne du blé nous transmet à titre de réquisitions spéciales, le plus grand pourcentage de ces réquisitions émanent de l'extrémité nord de la subdivision Outlook, de Kerrobert, de Macklin, ou de points situés plus au nord encore, bien qu'il y en ait dans le sud de la Saskatchewan. Nous sommes arrivés à ce résultat parce qu'il nous faut livrer des wagons dans ces endroits de préférence à ceux du sud-ouest, pour le moment du moins, jusqu'à ce que nous ayons exécuté ces réquisitions spéciales.

D. A titre de députés, nous sommes toujours appelés à fournir des explications, tout comme les fonctionnaires du Pacifique-Canadien s'efforcent de nous en donner ici; nous devons expliquer la situation régionale. Non seulement devons-nous donner des explications quant à la Commission canadienne du blé, et quant au régisseur des transports, mais aussi en ce qui concerne le Pacifique-Canadien. Je fais grand cas de tout renseignement qui peut m'aider à répondre aux questions qu'on me pose.

Je voudrais vous demander, en dernier lieu, de me donner de nouveau les raisons (que je pourrai communiquer aux gens qui demandent des renseignements là-bas) pour lesquelles ils sont dans une position inférieure par rapport aux autres régions de la province. Je vous serais reconnaissant de bien vouloir les récapituler. —R. Premièrement, cette situation est due aux autorisations spéciales pour certaines classes et sortes de grain dans d'autres parties de la Saskatchewan qui doivent être livrées avant les autres. Ensuite, il y a le fait que les chargements à cette extrémité-ci du "pipe-line" sont réglés par les déchargements à l'autre extrémité.

D. Pourriez-vous nous dire pourquoi il doit en être ainsi dans le sud-ouest de la Saskatchewan en ce qui concerne les expéditions spéciales, et pourquoi l'autre extrémité du "pipe-line", au port de Vancouver, influe plus sur la région du sud-ouest que sur toute autre région?—R. Ce que j'ai dit du "pipe-line" ne concerne pas plus la région du sud-ouest que toute autre région, sauf que les endroits situés dans le secteur d'expédition de Vancouver souffrent de la lenteur des déchargements à l'extémité de ce qu'on pourrait appeler le "pipe-line" sud-ouest orienté vers la côte du Pacifique. Il y a eu des périodes au cours de la campagne agricole où nous avons eu plus de wagons en route pour la Côte Ouest qu'il n'en fallait pour assurer un bon transport. Nous avons dû déplacer des wagons et restreindre nos déchargements à Vancouver dans une certaine mesure pour ralentir le mouvement et ne pas employer inutilement de wagons à des fins d'entreposage. Je n'ai pas d'autorité en ce qui concerne ces réquisitions spéciales. C'est la Commission canadienne du blé qui émet ces autorisations. Nous savons aussi par elle et sans qu'il soit besoin d'une autorisation spéciale, que lorsqu'un élévateur du gouvernement demande des wagons nous devons les lui donner.

Quoique ceci ne concerne pas la partie du pays d'où vous venez, j'aimerais ajouter que nous sommes touchés par ce problème dans la partie nord de la région, du fait que la même priorité s'applique aux élévateurs du gouvernement à Saskatoon. Du 13 juin au 10 juillet, il y avait 264 wagons de blé expédiés à la tête des Grands lacs de l'élévateur du gouvernement à Saskatoon, wagons dont nous aurions eu besoin pour répondre aux demandes courantes. Il en a résulté que ces wagons ne pouvaient pas servir aux stations à faible contingent pour les faire passer au contingent voulu.

D. Enfin, pourriez-vous nous indiquer si cela peut être une condition chronique ou perpétuelle dans le sud-ouest, ou si tout peut changer lors de la prochaine

campagne?—R. Comme je l'ai dit auparavant, je ne puis prédire ce que sera la prochaine ligne de conduite de la Commission canadienne du blé, en matière d'expédition. Je crois que la question a été amplement discutée hier, mais je ne puis dire quelle sera la règle lors de l'ouverture de la nouvelle campagne agricole.

D. Merci, monsieur Samwell.

M. DIEFENBAKER: Monsieur le président, je voudrais en premier lieu parler de l'objet général de cette réunion du régisseur des transports et des représentants des chemins de fer Nationaux du Canada. J'aimerais savoir si on peut s'attendre qu'il résulte de cette réunion une répartition juste et équitable des wagons entre les diverses régions et points d'écoulement en Saskatchewan?

M. SINCLAIR: Nous l'espérons de tout cœur, monsieur Diefenbaker.

M. DIEFENBAKER: Y a-t-il déjà eu des réunions du genre?

M. SINCLAIR: Il y a eu, monsieur Diefenbaker, des réunions à Winnipeg qui groupaient le régisseur des transports, la Commission canadienne du blé et les deux compagnies de chemins de fer. Ce que nous proposons en ce qui concerne la réunion dont nous parlons présentement, et que M. Milner convoquera, espérons-nous, est d'inviter les exploitants d'élévateurs terminus, avec la Commission canadienne du blé et les compagnies de chemins de fer. De la sorte, les élévateurs terminus, le National-Canadien, le Pacifique-Canadien, la Commission canadienne du blé et le régisseur des transports, c'est-à-dire tous les intéressés, s'y trouveraient réunis.

M. DIEFENBAKER: Mais y a-t-il déjà eu dans le passé une réunion semblable à celle que vous avez en vue dans le moment?

M. SINCLAIR: Non, je ne le crois pas.

M. DIEFENBAKER: Ce qui m'impressionne surtout, monsieur Sinclair, c'est l'espérance que vous avez de voir une amélioration résulter de cette réunion et de cette mise en commun de vos opinions. J'aimerais à poser une question. Cette réunion et ce programme semblent s'imposer. Pourquoi a-t-on tant tardé à convoquer une réunion qui peut évidemment contribuer dans une grande mesure à résoudre le problème ou à en atténuer les effets. Qu'est-ce qui vous a empêchés de vous réunir? Qu'y a-t-il là-dessous? Pourquoi ne pouviez-vous pas vous réunir auparavant?

M. SINCLAIR: Monsieur Diefenbaker, je ne puis faire que des conjectures mais voici l'explication que je vous soumets. La Commission du blé, le National-Canadien, les élévateurs terminus et nous-mêmes, chacun de notre côté, nous nous sommes sérieusement appliqués à résoudre le problème. Mais nous ne nous sommes peut-être pas rendu compte que nos problèmes particuliers étaient interdépendants et que, en insistant sur notre propre problème, nous pouvions aggraver la situation et créer des problèmes aux autres intéressés.

M. DIEFENBAKER: En d'autres termes, chacun de vous travaillait généralement indépendamment des autres sans faire le moindre effort pour collaborer?

M. SINCLAIR: Je crois réellement que nous comprenons bien que la question doit être envisagée d'une façon globale. Le problème est très compliqué et je ne dis pas qu'il peut être résolu. La situation comporte trop de variables.

M. DIEFENBAKER: Croyez-vous que la situation puisse être améliorée?

M. SINCLAIR: Je l'espère bien.

M. DIEFENBAKER: Je crois que la rencontre sera avantageuse et que les cultivateurs des régions intéressées l'apprécieront vivement, car ils souffrent depuis longtemps de la situation. Avez-vous une idée de la date où cette réunion aura lieu? J'espère que la réunion ne sera pas retardée, car il ne faut pas oublier que ce sera bientôt le 31 juillet comme les députés s'en rendent bien compte.

M. SINCLAIR: Quelles que soient les réalisations qui résulteront de cette assemblée, nous la tiendrons dès qu'il sera possible. Je sais que M. Taylor, qui est l'un de nos principaux fonctionnaires, ainsi que M. Emerson et M. Wood seront à Winnipeg à la fin du mois.

M. DIEFENBAKER: Pas avant?

M. SINCLAIR: Non, pas avant.

M. DIEFENBAKER: Cette réunion ne viendra pas assez tôt pour aider aux cultivateurs dont la situation est telle qu'ils ne pourront pas remplir leur contingent pour la récolte de 1955, n'est-ce pas?

M. SINCLAIR: Monsieur le président, il y a une chose dont je suis certain, c'est que le problème n'a pas surgi tout-à-coup.

M. DIEFENBAKER: La situation s'est aggravée graduellement, n'est-ce pas?

M. SINCLAIR: Oui, elle s'est aggravée graduellement. Comme M. Emerson l'a fait remarquer, des difficultés sérieuses se sont présentées en octobre dernier et elles ont provoqué des répercussions considérables sur la situation actuelle. Cette situation est tout-à-fait anormale et je ne crois pas que l'on puisse y apporter une solution équitable dans une période de deux semaines.

M. DIEFENBAKER: A quelle époque avez-vous constaté une aggravation sérieuse de la situation? Était-ce en octobre dernier?

M. SINCLAIR: Non, je ne le crois pas.

M. DIEFENBAKER: Pourquoi avez-vous mentionné plus spécialement le mois d'octobre?

M. SINCLAIR: J'ai mentionné le mois d'octobre en raison d'une étude de la question dont M. Emerson a parlé. En considérant la proportion de la récolte que nous nous attendions à transporter à cette époque-là, nous avons commencé à nous inquiéter de l'accumulation de nos wagons chargés en comparaison du total des déchargements. Nous avons commencé à nous lamenter pour obtenir des déchargements, si je puis employer ce terme dont se servent les cultivateurs.

M. DIEFENBAKER: C'était à environ quelle date?

M. SINCLAIR: Vers la fin d'octobre.

M. DIEFENBAKER: Très bien. Est-ce que le régisseur du transport s'est absenté à l'automme?

M. SINCLAIR: Il peut s'être absenté.

M. DIEFENBAKER: Est-ce qu'il ne se serait pas absenté pour plus d'un mois?

M. SINCLAIR: Oui, mais ses assistants que nous connaissons bien. MM. Rowan et Kane, sont très compétents.

M. DIEFENBAKER: On a dit à la Chambre qu'il n'y avait pas de régisseur suppléant pour le remplacer dans l'exercice de ses fonctions pendant qu'il s'est absenté.

M. SINCLAIR: MM. Rowan et Kane se tenaient en communication avec lui. Son absence ne causait donc pas de difficulté, du moins, je ne le crois pas.

M. DIEFENBAKER: N'avez-vous jamais proposé la tenue d'une réunion de ce genre? Il semble qu'une telle réunion est une chose dont la nécessité est évidente. Il peut y avoir des raisons qui s'y opposent; mais, à mon avis, il est bien évident que, si vous vouliez trouver la cause des difficultés, il ne fallait pas que chacun travaillât indépendamment pour essayer d'en arriver à une solution, mais il fallait convoquer une réunion dans le genre de celle que vous vous proposez de tenir.

M. SINCLAIR: Monsieur Diefenbaker, si vous considérez la situation sous un aspect rétrospectif, elle est évidemment très claire. L'an dernier, lors de la joute

de championnat pour la coupe Grey, j'ai constaté qu'Etchevery jouait très maladroitement et que, s'il avait réfléchi un peu, son jeu aurait été plus efficace. Après la joute, j'ai causé avec quelques-uns des joueurs et ils m'ont dit: "Quand nous sommes au jeu et qu'on nous a assigné un poste, nous devons sans cesse surveiller le ballon et nous n'avons pas le temps de penser aux détails."

M. DIEFENBAKER: C'est vrai, mais le problème du blé est d'une telle importance pour l'économie du pays qu'il ne peut être comparé aux petits problèmes qui entrent dans la catégorie que vous venez de mentionner.

M. SINCLAIR: Je suis d'accord avec vous quant à l'importance du problème. Je tiens à vous dire que nous avons apporté à l'étude de ce problème toute l'attention possible. Mais, ici comme en toutes choses, les solutions les plus simples sont les plus difficiles à trouver.

M. DIEFENBAKER: Elles le sont en effet. Je voudrais maintenant passer du point de vue général à des points de vue spécifiques. Je crois que monsieur Samwell sera en mesure de répondre à mes questions. Je vous remercie beaucoup, monsieur Sinclair.

Il y a un point que j'aimerais à éclaircir au sujet du nord de la Saskatchewan. M. Studer a traité du sud de la Saskatchewan et il nous a parlé de l'injustice dont souffre cette région. Du moins, c'est ce que j'ai cru comprendre. Quels sont les embranchements que vous exploitez dans le nord de la Saskatchewan? Prenons, par exemple, à Prince-Albert. J'en viens à la région que je représente. Je voudrais savoir pourquoi il existe un tel état de choses dans cette région. La situation ressemble beaucoup à celle que M. Studer a mentionnée.

M. STUDER: Vous n'avez pas autant de points rouges que j'en ai.

M. DIEFENBAKER: Je vous demande pardon?

M. STUDER: Vous n'avez pas autant de points rouges que j'en ai d'indiqués sur la carte du Syndicat du blé.

M. NICHOLSON: Il en a une proportion plus élevée.

M. DIEFENBAKER: Nous avons, de plus, une grande quantité de points noirs.

Le TÉMOIN: Dans la division de Saskatoon—

M. Diefenbaker:

D. Je vous demande pardon. Je ne vous ai pas compris, monsieur Samwell.—R. Dans notre division de Saskatoon, qui comprend votre région.

D. Commençons par Prince-Albert c'est-à-dire de Prince-Albert à Nipawin.—R. De Prince-Albert à Nipawin.

D. Quelle est la situation générale à l'heure actuelle dans cette région?—R. Je puis vous la décrire station par station, si vous le désirez.

D. Oui. Je ne voudrais pas prendre trop de votre temps, mais je voudrais attirer votre attention sur les régions suivantes.—R. White Fox proprement dit a besoin de deux wagons en vue de l'expédition de son contingent de 5 boisseaux; Love a un contingent de 6 boisseaux et Garrick a besoin de quatre wagons en vue de l'expédition de son contingent de 5 boisseaux.

D. Choiceland?—R. Non, Garrick. Choiceland a besoin de cinq wagons pour son contingent de quatre boisseaux.

D. Quel est son contingent?—R. Quatre boisseaux et cinq wagons.

D. Vous dites "et cinq" wagons?—R. Oui, cinq wagons. Snowden n'a pas besoin de wagons pour son contingent de cinq boisseaux. Smeaton a besoin d'un wagon en vue de l'expédition de son contingent de 5 boisseaux. Shipman est sous le régime d'un contingent de six boisseaux et Foxford d'un contingent de sept

boisseaux. Weirdale et Meath Park n'ont pas besoin de wagon pour leur contingent de cinq boisseaux. Albertville a besoin de trois wagons en vue de l'expédition de son contingent de cinq boisseaux.

D. La situation dans cette région s'est beaucoup améliorée depuis les deux ou trois dernières semaines.—R. Monsieur Diefenbaker, j'aimerais à attirer votre attention sur un certain endroit qui est Choiceland.

D. Oui.—R. Le tableau de la Commission du blé du 22 juin indique qu'il fallait, à cet endroit 19 wagons pour un contingent de cinq boisseaux et 33 wagons pour un contingent de six boisseaux; le tableau du 29 juin indique que cette même station demande 36 wagons pour un contingent de 5 boisseaux et 49 wagons pour un contingent de six boisseaux.

D. Quel est l'écart?—R. Encore un instant si vous le voulez bien, je n'ai pas terminé. Voici ce que je veux vous faire remarquer. Le tableau du 6 juin démontre que le besoin de cette station était de 38 wagons pour un contingent de quatre boisseaux et de 66 wagons pour un contingent de cinq boisseaux.

D. De fait, c'est bien à ce sujet que l'on s'est plaint. Quelle que soit la raison, si on se base sur les chiffres, la situation continue de s'aggraver.—R. Cet exemple vous montre combien il est impossible de se fier aux renseignements que nous donne la Commission canadienne du blé. Nous passons pour des fous.

D. Ainsi, l'exemple de Choiceland est le plus frappant que vous puissiez nous donner.—R. Oui, monsieur.

D. Parce que les plaintes à cet endroit étaient très sérieuses, n'est-ce pas?—R. Vraiment, nous ne nous attendions pas à une telle situation.

D. Je vous demande pardon?—R. Je dis que nous ne nous attendions pas à une telle situation.

D. Oui. Vous dites que cette situation est due à une négligence des autres partis intéressés à vous fournir des renseignements exacts?—R. Oui.

D. Avez-vous fait un relevé pour vous renseigner sur la situation réelle; car ces chiffres sont incompatibles.

M. DIEFENBAKER: Je demandais des renseignements au sujet des restrictions parce que M. Samwell avait employé le mot "restriction".

Le PRÉSIDENT: Il voulait dire "préférence".

M. DIEFENBAKER: Dans votre témoignage des dernières minutes, vous nous parliez donc de "préférence".

Le TÉMOIN: Oui.

M. DIEFENBAKER: Et qu'avez-vous à dire au sujet des restrictions. C'est ce qui m'intéresse particulièrement. Le chiffre que vous avez donné était impressionnant.

Le PRÉSIDENT: Il n'y a jamais de restrictions proprement dites, il s'agit toujours de préférences.

M. Diefenbaker:

D. Voici ce que vous citez dans votre mémoire:

> La quantité de grain expédiée d'un endroit en particulier est réglée dans une large mesure par les prohibitions, les priorités et les commandes spéciales que je viens de décrire.

J'essayais de découvrir ce que sont ces restrictions et comment elles pouvaient intéresser plusieurs points du marché des grains.—R. Au sujet de la signification

du mot "restriction" voyons par exemple la circulaire d'instructions n° 51 adressée à tous les intéressés qui a été publiée par la Commission canadienne du blé le 5 avril.

D. Elle défend simplement une chose sans s'appliquer à des localités en particulier.

Le PRÉSIDENT: Si vous voulez bien laisser le témoin continuer, il va nous expliquer le sens du mot "restriction".

Le TÉMOIN: Cette instruction n° 51 aux personnes intéressées au commerce du blé se lit comme il suit:

> A compter d'aujourd'hui: l'expédition de n'importe quelle classe d'orge à la tête des lacs en provenance des stations du Manitoba et de la Saskatchewan en vertu de l'ordonnance générale n° 940 est par les présentes limitée aux stations dont les contingents d'expédition en vigueur à un moment donné ne dépassent pas cinq boisseaux par acre.
>
> A moins d'une autorisation spéciale de la Commission aucune expédition des classes d'orge à provende ne sera faite à la tête des Lacs en provenance des stations du Manitoba ou de la Saskatchewan dont les contingents d'expédition sont actuellement en excédent de 5 boisseaux par acre ou qui seront subséquemment portés à plus de 5 boisseaux par acre.

Il y a aussi une autre circulaire d'instructions en date du 15 mars qui a été adressée par la Commission canadienne du blé à toutes les compagnies. Nous en avons ici un exemplaire. Elle contient le passage suivant:

> Objet: expédition du grain à la tête des Lacs. En raison de la nécessité d'obtenir des ordonnances de priorité pour expédier à la tête des Lacs d'autres classes de grain dont l'expédition n'est pas actuellement autorisée en vertu d'une ordonnance, les réquisitions suivantes d'expédition sont par la présente annulées à compter de ce jour: 1244, 1245, 1255. De plus, et, les commandes suivantes sont suspendues à compter de ce jour jusqu'à nouvel avis—

La circulaire énumère ensuite neuf ordonnances d'expédition qui sont suspendues.

M. Diefenbaker:

D. Conséquemment les restrictions se rapportent spécifiquement à certaines localités.—R. Elles ne spécifient pas les localités.

D. Elles se rapportent à des régions et à des lignes déterminées?—R. Elles donnent le numéro de l'ordonnance d'expédition. Dans chaque cas il faudrait trouver la portée de chacune des ordonnances d'expédition.

D. Supposons qu'une réquisition ait été émise pour l'expédition d'un certain nombre de wagons du point A. Cette réquisition reposerait sur l'ordonnance générale 446 ou une autre, et plus tard, si une restriction est édictée, cette restriction a pour effet, d'empêcher l'expédition autorisée par la réquisition précédente des points désignés dans la réquisition. N'est-ce pas exact?—R. C'est exact; mais, j'essaie de démontrer que, par exemple, quand nous recevons une circulaire d'instructions adressée aux commerçants de blé, qui accorde une priorité d'expédition et qu'ensuite cette priorité est restreinte, nous étudions l'ordonnance d'expédition et nous divisons le grain en première et seconde priorité. Les ordonnances indiquent ce qui est compris dans la première et la seconde priorité.

D. Est-ce que ces priorités ont rapport au classement?—R. Elles se rapportent à tous les différents aspects de la question.

D. C'est tout ce qui est mentionné: certaines ordonnances ont la première priorité?—R. Pas les ordonnances. Ainsi, cette circulaire d'instructions est adressée

à toutes les maisons qui sont intéressées à l'expédition du grain. C'est une circulaire qui concerne les propriétaires d'élévateurs.

On demande aux compagnies d'aviser leurs agents que les expéditions de grain autorisées par des ordonnances émises par le bureau de la Commission du blé de Winnipeg ou de Calgary à l'égard du blé à macaroni, de l'orge à brasserie, du seigle et du lin seront désormais classées dans l'ordre de priorité suivant: la première priorité sera accordée aux commandes d'orge à brasserie—

D. Très bien. Les ordonnances en question se rapportent donc à la priorité entre les diverses espèces de grains plutôt qu'aux classes d'une même espèce.—R. Oui.

D. J'aurais une dernière question à poser. Je crois que monsieur Sinclair serait en mesure d'y répondre. On a mentionné dans les journaux le fait que les compagnies de chemin de fer désirent adopter un système par lequel des nouveaux tarifs de stationnement seraient imposés ou prévus sur les wagons vides aux points terminus et j'ai en vue plus particulièrement, en ce moment, Fort-Williams. Après deux jours, le droit de stationnement sera de trois à sept dollars pour chaque wagon. Est-ce que les compagnies de chemin de fer ne songent pas à ce projet?

M. SINCLAIR: Je sais bien de quoi vous voulez parler.

M. DIEFENBAKER: Est-ce qu'une demande a été faite à cet effet?

M. SINCLAIR: On a avisé les intéressés que le tarif actuel en vertu du règlement 5 de la Commission des transports sera mis en vigueur le 1er août 1956.

M. DIEFENBAKER: Je désapprouve carrément le fait que ces frais soient payés par les cultivateurs. Est-ce là un des plans que vous avez tracés pour activer les déchargements à la tête des Lacs?

M. SINCLAIR: Cela activerait certainement les déchargements à la tête des Lacs?

M. DIEFENBAKER: Est-ce le but de votre demande ou est-elle faite avec l'intention d'augmenter vos revenus?

M. SINCLAIR: Nous n'avons pas eu l'intention d'augmenter nos revenus en appliquant les droits de stationnement à la tête des Lacs et aux élévateurs semi-publics; notre unique but était simplement de libérer plus vite les wagons. Nous ne voulons pas de revenus additionnels provenant des wagons.

M. STUDER: Où vont les revenus provenant des droits de stationnement?

M. SINCLAIR: Ils vont à la compagnie, mais nous préférerions avoir les wagons plutôt que le revenu; c'est pourquoi, monsieur Studer, le taux est établi comme une amende et il n'est pas considéré comme un revenu. Ce taux est progressif: trois dollars, trois dollars, cinq dollars, cinq dollars, et sept dollars pour tous les jours suivants.

M. Nicholson:

D. J'aimerais à poser une ou deux questions à M. Samwell. J'ai reçu un rapport du *Western Producer* à l'égard de la dernière journée ouvrable en juin soit, le vendredi 29. Je ne mentionnerai que le plus bas et le plus haut contingent. Ce rapport indique que 23·3 pour 100 de vos stations en Saskatchewan ont eu un contingent de 4 boisseaux par comparaison avec les 4·41 pour 100 des stations desservies par les chemins de fer du National-Canadien. Quant aux contingents élevés, il y avait 14·10 pour 100 de vos stations comparativement aux 33·27 pour 100 du National-Canadien. J'imagine que ce tableau de la situation en Saskatchewan doit constituer un de vos maux de tête. Dans cette province où vos clients se plaignent à vos représentants, les clients des chemins de fer du National-Canadien ne semblent pas s'inquiéter. N'ai-je pas raison de supposer que cela pourrait être un de vos maux de tête?—R. Oui. Mon problème consiste à essayer de faire élever les contingents.

D. Vous avouerez que cette situation vous inquiète.—R. Assurément.

D. Je n'ai pas l'intention de vous blâmer mais je crois que les faits sont évidents. M. Diefenbaker vient de nous parler de quelques stations qui sont situées sur votre ligne entre Prince Albert et Nipawin. Je constate que, le 7 juillet, huit stations sur cette ligne avaient un contingent de 4 boisseaux tandis que sur la ligne du National-Canadien, entre Prince-Albert et Tisdale, au sud, toutes leurs stations sont des stations qui font concurrence aux vôtres. C'est aussi un autre de vos maux de tête; vous ne devez certainement pas aimer ce genre de situation? —R. Non, je ne l'aime pas.

D. J'en suis convaincu. D'après vous, qui en est le responsable? Vous ne pouvez pas blâmer le National-Canadien. Si vous étiez à sa place vous ne vous plaindriez pas, je suppose?—R. Non.

M. NICHOLSON: Monsieur le président, j'aurais d'autres questions à poser mais il est déjà une heure et je me demande si nous ne pourrions pas suspendre la séance? J'ai encore beaucoup de questions à poser.

Le PRÉSIDENT: Nous suspendrons la séance jusqu'à 3 heures cet après-midi.

(La séance est suspendue pour le déjeuner.)

REPRISE DE LA SÉANCE

le 19 juillet 1956,
3 heures de l'après-midi.

Le PRÉSIDENT: A l'ordre, messieurs. M. Nicholson a la parole.

M. C. P. Samwell, surveillant du transport pour les chemins de fer Pacifique-Canadien, à Moose-Jaw, est appelé:

M. Nicholson:

D. Monsieur Samwell, je crois que, en raison de votre travail, vous avez l'occasion de communiquer, de temps en temps, avec le syndicat du blé de la Saskatchewan?—R. Oui, de temps en temps.

D. Je suis certain aussi que vous avez toutes les raisons de croire que le syndicat du blé est désireux de voir ses membres qui sont desservis par le Pacifique-Canadien, obtenir les mêmes services que ceux qui le sont par le National-Canadien.—R. Vous avez tout à fait raison.

D. Il est bien évident que les membres de ce Comité appartiennent à différents partis politiques, la plupart de ceux d'entre nous qui sont cultivateurs sont membres du syndicat du blé de la Saskatchewan; certains d'entre nous sont desservis par le National-Canadien et d'autres par le Pacifique-Canadien. Nous protesterions fortement contre notre organisme si nous le croyions injuste à l'égard de nos membres qui habitent près d'une autre ligne. Je suis certain que vous devez être un peu embarrassé par les remarques qu'a faites votre président, M. Emerson; elles étaient à mon avis très regrettables mais vous ne pouvez pas en être tenu responsable. Je suis heureux que vous ayez déjà déclaré que quant à vous, et d'après votre expérience en Saskatchewan, vous n'avez pas raison de croire que le syndicat du blé de la Saskatchewan accorde des préférences à votre concurrent. Ce matin, vous avez admis que la situation, telle qu'elle a été décrite sur la carte que nous avions devant nous, était une question qui vous préoccupait beaucoup. Ne croyiez-vous pas que, dans une crise comme celle que nous traversons, la nomination d'un régisseur autorisé serait à propos? M. Milner a parlé de la nécessité d'avoir un régisseur du transport qui pourrait éliminer ces difficultés entre la Commission du blé, les compagnies de chemin de fer et les terminus.

Je regrette qu'il n'ait pas parlé des pauvres cultivateurs car ce sont eux qui sont le plus affectés dans une crise de ce genre. Je crois qu'il faudrait un régisseur du transport pour se préoccuper de ces quatre problèmes: *a*) celui des cultivateurs aux points d'expédition, *b*) celui des opérations de la Commission du blé, *c*) celui des chemins de fer et *d*) celui des terminus. Êtes-vous d'accord avec moi sur la nécessité de nommer un régisseur du transport?—R. Monsieur Nicholson, je m'occupe du transport. Je n'ai rien à voir aux décisions du Pacifique-Canadien et j'hésite à émettre une opinion personnelle à ce sujet.

D. Monsieur Sinclair répondrait peut-être à ma question? Est-ce que le Pacifique-Canadien voit objection à ce que le Canada ait un régisseur du transport qui aurait l'autorisation d'essayer de régler ces problèmes qui existent au sujet des points d'expédition, des opérations de la Commission du blé et des opérations des chemins de fer et du terminus?

M. SINCLAIR: Monsieur Nicholson, le Pacifique-Canadien désire faire le transport du grain le plus efficacement possible. Nous sommes en faveur de tout ce qui pourrait contribuer à obtenir ce résultat et à donner satisfaction aux cultivateurs non seulement de la Saskatchewan, du Manitoba et de l'Alberta mais de partout même jusqu'à Creston (C.-B.).

M. NICHOLSON: La question nous embarrasse un peu car quelqu'un doit prendre la responsabilité de réunir les intéressés et de résoudre le problème.

M. SINCLAIR: Monsieur Nicholson, voici ce que nous en pensons: nous croyons nous y connaître un peu en transport, d'autres s'y connaissent en élévateurs terminus et d'autres dans la culture des céréales. A mon avis il sera peut-être impossible de trouver un homme qui soit à la fois suffisamment renseigné sur toute la question. Je ne sais pas où vous allez trouver un homme qui comprenne à la fois les problèmes des cultivateurs, des élévateurs terminus, des chemins de fer et de la vente du blé. C'est une tâche immense.

M. NICHOLSON: Je ne veux pas laisser entendre que c'est là une tâche facile.

M. SINCLAIR: Je ne voudrais pas de ce poste. Peut-être vous intéresserait-il?

M. NICHOLSON: J'ai suffisamment de maux de tête et le plus grave est celui qui est dû aux problèmes des cultivateurs qui essaient de survivre dans les circonstances difficiles ou nous vivons. Quelqu'un se doit d'assumer la responsabilité de ce problème.

Vous savez sans doute qu'il existe un décret ministériel qui est basé sur la supposition que le Canada a besoin d'un régisseur. M. Milner dit qu'il a été régisseur depuis cinq ans mais ce décret ministériel est en date du 23 juin 1954.

M. SINCLAIR: Oui.

M. NICHOLSON: Ce décret a été revisé—

M. SINCLAIR: Je l'ai lu, monsieur Nicholson.

M. NICHOLSON: Oui. J'aimerais à renseigner M. Samwell sur quelques-uns des articles de ce décret ministériel et lui demander s'il est au courant des pouvoirs accordés au régisseur. Le premier paragraphe se lit comme suit:

> Le régisseur des transports peut: *a*) obliger toute personne s'occupant ou disposant d'installations de transport en vrac à transporter des denrées en vrac selon telle priorité sur toute autre denrée en vrac ou sur d'autres marchandises, et entre elles ou l'une quelconque d'entre elles, qu'il décrète.

Je ne lirai pas les autres alinéas; je vous ai lu l'alinéa *a*) il y a aussi *b*), *c*), *d*), *e*), *f*), *g*), et *h*) qui se lit comme suit:

> Ordonner ou enjoindre à toute personne s'occupant ou disposant d'installations de transport en vrac ou de denrées en vrac ou à tout agent, employé ou représentant d'une telle personne, de communiquer, en la forme et dans

le délai qu'il peut prescrire, les faits, données ou renseignements qu'il peut juger nécessaires ou opportuns; et il peut exiger la communication sous serment ou par affirmation de ces faits, données ou renseignements.

Il y a aussi des peines.

M. MANG: Monsieur le président, est-ce que cette discussion est pertinente? Je crois que le régisseur des transports nous a parlé de cette question. Il a dit qu'il avait les pouvoirs mais que, en pratique, il ne pouvait pas les appliquer. Il voulait que le travail soit fait en collaboration avec les intéressés. A mon avis, la question n'est pas pertinente; on en a déjà discuté.

Le PRÉSIDENT: Je crois que vous demandiez au témoin d'émettre une opinion plus ou moins légale sur la signification des lois adoptées par le Parlement.

M. NICHOLSON: Ce n'était pas là mon intention, monsieur le président.

Le PRÉSIDENT: Un moment, s'il vous plaît.

M. NICHOLSON: Puis-je ajouter qu'on a accusé le Pacifique-Canadien d'être conduit par des ronds-de-cuir qui ont refusé de collaborer avec le régisseur des transports. J'aimerais à attirer l'attention du témoin sur le fait que nous avons un décret ministériel qui attribue de très grands pouvoirs au régisseur des transports. A moins que vous n'en décidiez autrement, je citerai le paragraphe au sujet des peines imposées aux coupables.

> Quiconque contrevient à quelqu'une des dispositions du présent règlement est coupable d'infraction et passible, sur déclaration sommaire de culpabilité, d'une amende d'au plus $500 ou d'un emprisonnement de six mois, ou à la fois de l'amende et de l'emprisonnement, et, en cas de déclaration de culpabilité sur acte d'accusation, d'une amende d'au plus $5,000 ou d'un emprisonnement de cinq ans, ou à la fois de l'amende et de l'emprisonnement.

Je crois que vous devriez connaître la situation du régisseur des transports dans le cas suivant:

> Le régisseur, ou en son nom ou sous son autorité, ne sont responsables envers qui que ce soit d'une action ou omission dans l'exercice réel ou présumé de tout pouvoir ou autorité conférée au régisseur par le présent règlement.

Ce décret ministériel a été édicté à la fin de juin 1954. Maintenant que le régisseur des transports est en fonction depuis quelque temps, je suis d'avis qu'on devrait lui accorder effectivement les pouvoirs qu'il croit nécessaires à l'exercice de ses fonctions. Je n'aimerais pas à voir M. Samwell en prison pour longtemps c'est pourquoi je veux qu'il sache bien l'étendue des pouvoirs conférés au régisseur des transports et la responsabilité qui incombe aux fonctionnaires du Pacifique-Canadien dans leurs rapports avec le régisseur.

M. SINCLAIR: Monsieur Nicholson, je ne comprends pas la nature de votre question. Nous connaissons ce décret ministériel, nous le connaissons même très bien et nous savons ce qu'il contient. Je ne crois pas qu'il y ait sujet à discussion.

M. NICHOLSON: Mettez-vous en contestation les droits de M. Milner tels qu'ils sont spécifiées dans le décret ministériel?

M. SINCLAIR: Non, je n'ai jamais mis en contestation les droits conférés par la loi à M. Milner. Je ne mets jamais en contestation les droits que la loi confère à quelqu'un. Je ne l'ai jamais fait et je n'ai pas l'intention de le faire.

M. NICHOLSON: Quand M. Milner était ici—

M. SINCLAIR: Vous avez dit que vous n'aimeriez pas à voir M. Samwell aller en prison pour longtemps. Je crois que M. Samwell est en assez bonne posture entre nos mains.

M. Nicholson:

D. Excusez-moi. Je voulais simplement attirer l'attention de M. Samwell qui n'est pas avocat sur ce passage de la loi. Au cours du témoignage qu'il a rendu le 6 juin (fasc. 8 du compte rendu) M. Milner a dit: "Je me suis adressé à M. Crump lui-même et je lui ai dit que j'étais dégoûté et fatigué des excuses et qu'il nous fallait des wagons dans l'Ouest pour affronter la situation.

Après cela, je crois qu'il se débarrassa des gratte-papier et des théoriciens qu'ils ont là-bas et qu'il prit personnellement l'affaire en main car les envois de wagons dans l'Ouest furent excellents par la suite."

Pourrais-je demander à M. Samwell depuis combien de temps il est à l'emploi du Pacifique-Canadien?—R. Depuis à peu près 37 ans à compter de la dernière fois que je suis entré au service de la compagnie.

D. Au cours de ces 37 ans, vous avez sans doute été régulateur?—R. Oui, j'étais régulateur du mouvement des trains.

D. Très bien. Comment réagiriez-vous si on vous décrivait comme un gratte-papier ou un théoricien? Est-ce que cette description rendrait justice au travail que vous avez accompli sur les chemins de fer?—R. Je ne connais personne qui puisse travailler à l'emploi d'un chemin de fer sans être à la fois un peu gratte-papier. Quant à la fonction de théoricien, cela dépasse mon champ d'action.

D. Mais vous avez d'autres fonctions que celle de gratte-papier?—R. Certainement.

D. Nous avons lu les paroles de M. Milner. Plus tard le même jour, il a dit (fascicule 8): "C'est ce à quoi je faisais allusion ce matin en parlant, je crois, de "gratte-papier" et de "théoriciens". Et ce n'est pas les seuls noms que je leur donnais quand je leur parlais. Mais c'est le langage le plus politique que je peux employer ici. Il s'agissait évidemment d'un personnel inexpérimenté qui essayait de diriger les services de transport du Pacifique-Canadien, et pour ma part je n'obtins pas satisfaction avant d'aller jusqu'au président de la compagnie, après quoi nous avons eu des résultats. Trouvez-vous que les paroles de M. Milner à l'égard du travail accompli par des personnes comme vous à l'emploi du Pacifique Canadien sont motivées?—R. Je crois que, hier, M. Milner a rétracté ses paroles.

D. J'ai bien pensé qu'il aurait à le faire. Je n'ai pas en main le texte de ces paroles mais; à mon avis, il n'a pas très bien réussi à mettre les choses au point. Après le départ de M. Milner, M. Sinclair l'a très fortement critiqué. Quand nous aurons le compte rendu, nous saurons exactement ce qui a été dit. Il me semble que si vous admettez la nécessité d'avoir un régisseur et que, si le régisseur en question se sert du même langage que M. Milner, il n'obtiendra certainement pas la collaboration qui serait essentielle à la solution de notre problème. Ce sera tout pour l'instant, Monsieur Samwell.

M. SINCLAIR: Monsieur Nicholson, j'aimerais à vous faire remarquer qu'il y a une chose que je puis vous assurer au sujet des chemins de fer, c'est que nous ne gardons pas rancune. Si nous avons quelque chose sur le cœur, nous nous en débarrassons et nous nous remettons au travail. C'est exactement ce que nous avons fait.

D. J'aimerais à poser encore deux ou trois questions. Hier soir, j'ai demandé à M. Emerson si l'an dernier il y avait eu une réunion entre le vice-président, M. Emerson, un représentant du National-Canadien qui occupe le même poste que lui et le régisseur des transports, afin d'essayer d'établir une formule pour la campagne agricole de cette année. J'ai compris que la réponse de M. Emerson était négative. Mais, certains membres du Comité se demandent s'il n'y a pas eu une réunion l'an dernier. Voudriez-vous m'éclairer à ce sujet.

M. SINCLAIR: Il y a eu une réunion à Winnipeg. Je ne puis vous donner les dates exactes, mais il y a eu une rencontre entre les représentants régionaux, la Commission du blé et le régisseur des transports. Je crois qu'il y a aussi eu à Montréal, une rencontre entre le régisseur des transports et les représentants de chaque compagnie séparément. J'ai dit ce matin, et je le répète, que je n'ai pas eu connaissance d'une assemblée qui aurait réuni à la fois les deux compagnies de chemins de fer, la Commission du blé et les élévateurs terminus. Mais il y a eu certaines rencontres. M. Emerson en a cité quelques-unes dans son témoignage.

M. NICHOLSON: J'ai précisément demandé à M. Emerson si M. Milner lui avait parlé de rencontrer le représentant du National-Canadien qui rempli les mêmes fonctions que lui afin d'essayer d'établir une formule qui serait appliquée pour la campagne agricole 1955-1956. Je croyais que M. Emerson avait dit qu'il n'y avait pas eu de réunion de ce genre.

M. SINCLAIR: Quand vous avez posé la question, M. Emerson n'avait pas rencontré M. Dingle du National-Canadien ni le régisseur des transports. Si c'est là ce que vous voulez dire il n'y a pas eu de réunion au sens que vous l'entendez? Mais, il y avait eu des rencontres à Winnipeg.

M. NICHOLSON: Puis-je poursuivre mon interrogatoire sur ce point? Est-ce que lors de cette rencontre on en est venu à une entente quant à la formule qui devrait être employée pour la campagne agricole de cette année? Ainsi, par exemple, a-t-on décidé que si une compagnie de chemin de fer a 80 p. 100 des wagons à un terminus, elle aura le même pourcentage de déchargements? En est-on venu à une entente quelconque lors de cette rencontre?

M. SINCLAIR: Non.

M. NICHOLSON: Croyez-vous que le Pacifique-Canadien consentirait à rencontrer immédiatement le régisseur des transports, le National-Canadien et les propriétaires de terminus?

M. TUCKER: Combien de fois cette question doit-elle être posée pour que M. Nicholson se rende compte qu'on y a déjà répondu.

M. MANG: Il ne comprendra jamais.

M. NICHOLSON: J'ai posé ma question hier soir—

M. TUCKER: Vous avez posé cette question au moins six fois et on vous a répondu chaque fois dans un anglais bien clair.

M. NICHOLSON: Non, on ne m'a pas répondu.

M. TUCKER: Monsieur le président, je m'oppose à cette perte de temps.

M. NICHOLSON: Je pourrais prendre encore plus de temps.

M. TUCKER: Je sais que vous le pourriez. Je m'y oppose et je continuerai de m'y opposer.

M. NICHOLSON: C'est ma dernière question.

M. GOUR: Laissez-le terminer, si c'est sa dernière question.

M. NICHOLSON: J'ai limité mon interrogatoire à quelques questions principales afin de permettre aux fonctionnaires du Pacifique-Canadien de s'en aller cet après-midi.

M. TUCKER: Si chacun de nous gaspillait le temps du Comité comme vous le faites actuellement, les fonctionnaires du Pacifique-Canadien ne pourraient pas partir avant la fin de la semaine.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Nicholson, est-ce que cela vous aiderait si je vous citais le passage en question de la déposition de M. Milner?

M. NICHOLSON: Je vous en serais très reconnaissant.

Le PRÉSIDENT: Voici qu'il a dit—

M. NICHOLSON: A quelle date était-ce?

Le PRÉSIDENT: Hier. "Je suis prêt à rencontrer les représentants du chemin de fer; j'avais même prévu une conférence pour ce matin, mais j'ai été tellement occupé que je n'ai pu y donner suite. Je pense pouvoir régler de façon satisfaisante mes difficultés avec les chemins de fer. Du moins, j'ai toujours réussi à le faire jusqu'à présent" et ainsi de suite.

M. NICHOLSON: Monsieur le président, vu que M. Tucker a soulevé cette question, je me sens obligé de traiter de certains sujets dont je n'aurais pas parlé.

M. MANG: Vous auriez dû lui laisser la paix.

M. NICHOLSON: Le régisseur des transports—

Le PRÉSIDENT: Vous en étiez à poser une question. Vous devriez la compléter.

M. NICHOLSON: Au cours de son témoignage, le régisseur des transports a fait au sujet du Pacifique-Canadien, des déclarations de nature à nuire et dont je n'ai pas encore parlé. Le Pacifique-Canadien a comparu devant le Comité parce qu'il trouve injustes les remarques de M. Milner. Je crois que le Pacifique-Canadien a démontré que M. Milner a admis qu'il refuse d'agir d'après le décret ministériel qui a été édicté pour fixer les attributions du régisseur. Nous sommes dans une situation très critique. La nouvelle campagne agricole commence le 1er août et le régisseur des transports n'a fait encore aucun effort pour réunir les fonctionnaires du Pacifique-Canadien, du National-Canadien et des élévateurs terminus afin de tracer le porgramme de la prochaine campagne agricole.

M. SINCLAIR: On s'occupe activement de l'affaire.

M. NICHOLSON: Est-ce que les fonctionnaires du Pacifique-Canadien seront disposés à collaborer avec le régisseur des transports et les fonctionnaires du National-Canadien comme ils ont été empressés de paraître devant ce Comité?

M. SINCLAIR: Nous le serons certainement. Nous serons heureux de rencontrer M. Jack Wesson n'importe quand.

M. NICHOLSON: Je céderai la parole à M. McCullough qui a quelques remarques à faire. Mais avant de reprendre mon siège, j'aimerais à dire que je suis certain que nous apprécions tous le fait que le Pacifique-Canadien soit venu ici pour nous aider à résoudre ce problème très difficile. Quoique ce soit M. Argue qui ait proposé d'inviter les fonctionnaires du Pacifique-Canadien à paraître devant ce Comité, je crois que nous devons féliciter MM. Tucker, Mang, Weseland et Pommer qui, convaincus de l'importance du problème, se sont séparés de leur parti et ont voté avec les membres du Comité qui appartiennent aux partis d'opposition.

M. MCCULLOUGH (*Moose-Mountain*): Monsieur le président, je me rends bien compte que le Comité désire peut-être terminer cette discussion mais j'aurais quelques remarques à faire et quelques questions à poser. J'aimerais tout d'abord dire que, en tant que membre du Comité et en tant que cultivateur qui représente une division électorale de l'Ouest canadien, il est très encourageant pour moi de constater le résultat satisfaisant des délibérations du Comité qui ont eu lieu au cours des dernières semaines. Tous les responsables du mouvement du grain se sont rendu compte qu'il faut faire quelque chose. Je suis aussi très heureux que M. Sinclair ait assuré le Comité de la collaboration du Pacifique-Canadien. C'est très encourageant.

Je crois que nous avons entendu au cours des dernières semaines une telle quantité de témoignages qu'il faudrait probablement une demi-douzaine d'avocats de Philadelphie pour débrouiller la question et décider qui est à blâmer. Je ne

me préoccupe plus de savoir qui est à blâmer mais j'aimerais à attirer votre attention sur le fait que les cultivateurs de l'Ouest ont été dans une situation intolérable pendant la période critique et une grande partie de la campagne agricole de l'an dernier. C'est en considérant ce point de vue, que plusieurs membres du Comité—

M. TUCKER: Monsieur le président, est-ce qu'il y a eu des changements apportés à la procédure que nous avons décidé de suivre au sujet des questions?

M. MCCULLOUGH (*Moose-Mountain*): Monsieur le président, je vous prierais de demander à notre collègue de reprendre son siège.

M. TUCKER: Je fais appel au Règlement. Est-ce que tous les membres du Comité ne doivent pas se soumettre au Règlement? Le parti C.C.F. jouit-il d'un privilège à cet égard?

M. MCCULLOUGH (*Moose-Mountain*): Veuillez ne pas interrompre.

M. TUCKER: J'interromprai si vous n'obéissez pas aux règles de procédure.

M. MCCULLOUGH (*Moose-Mountain*): Quelles règles?

M. TUCKER: Le parti C.C.F. ne jouit d'aucun privilège spécial au sein de ce Comité.

M. MCCULLOUGH (*Moose-Mountain*): Quelles sont les règles que nous violons?

M. TUCKER: Vous violez toutes les règles.

Le PRÉSIDENT: A l'ordre.

M. TUCKER: Je sais que vous voulez être les seuls à parler. Vous vous croyez autorisés de droit divin à prendre la parole et vous voulez empêcher tous les autres de parler.

M. JOHNSON (*Kindersley*): Vous feriez mieux de reprendre votre siège.

Le PRÉSIDENT: Un instant s'il vous plaît. M. McCullough avait la parole et M. Tucker a demandé le rappel à l'ordre. Nous gagnerons du temps si nous procédons méthodiquement. Réglons d'abord le point d'ordre et nous pourrons continuer.

M. TUCKER: Pour ce qui est de l'appel au Règlement, nous sommes convenus que tant que les témoins ne seraient par libérés, nous nous limiterions à l'interrogatoire et que nous délibérerions ensuite. En violation flagrante de cette entente que le Comité avait observée, M. McCullough se lève et déclare: "J'aurais quelques remarques à faire et ensuite je poserai des questions." Je prétends qu'il a désobéi au Règlement en faisant un discours, car, si nous permettons les discours, chacun d'entre nous aura droit d'en faire et les témoins seront obligés de passer ici deux jours de plus.

M. MCCULLOUGH (*Moose-Mountain*): Monsieur le président, je vais vous demander d'établir si mon collègue s'est trompé lorsqu'il a prétendu que nous ne suivons pas le règlement du Comité.

Le PRÉSIDENT: Nous en sommes venus hier à une entente selon laquelle les membres du Comité interrogeraient sur-le-champ les témoins afin que ceux-ci puissent reprendre leurs fonctions régulières le plus tôt possible. Telle a été notre ligne de conduite pendant toute la journée d'hier, et chacun en a été satisfait. A mon avis nous ferions bien de continuer ainsi et je demanderais à tous les membres du Comité de s'en tenir à cette entente unanime. Il n'est pas question, cependant, d'une règle stricte. Nous n'avons pas adopté de motion à cet effet, mais tous étaient d'accord et le Comité s'est tenu à cette façon de procéder pendant toute la journée d'hier.

M. MCCULLOUGH (*Moose-Mountain*): Je faisais tout simplement quelques remarques en vue de justifier ma question. Je n'ai jamais dit que je voulais prononcer un discours; mais, puisque le député de Rosthern se plaint de ce que je prends la

parole, je vous ferai remarquer que je l'ai surveillé hier et que j'ai constaté qu'il avait parlé pendant près d'une demi-heure avant le dîner et aussi longtemps après. Il ne s'est pas levé et les observations dont il faisait précéder ses questions étaient fort longues.

Le PRÉSIDENT: Veuillez continuer.

M. McCULLOUGH (*Moose-Mountain*): Monsieur le président, je crois que tous mes collègues conviendront qu'on s'en est pris à plusieurs personnes. Je me rappelle qu'au cours de ses remarques au sujet de votre compagnie, M. Milner a fait mention de l'entreposage à Vancouver. Il a dit, et je cite, "moins de wagons dans l'Ouest qu'au cours de toute année depuis 1950". Il a dit aussi que la Commission canadienne du blé avait émis dans l'Ouest canadien 38,000 réquisitions. Il s'est dit fort déçu et a ajouté que les chargements n'avaient pas été suffisants.

D'autre part, vous, monsieur Sinclair, avez voulu faire remarquer au Comité que vous tentiez d'atteindre deux objectifs principaux, notamment l'efficacité et le service. A mon sens, monsieur, vous donnez priorité à l'efficacité plutôt qu'au service que vous devez rendre aux cultivateurs. Je crois que les membres du Comité ont clairement fait ressortir cette vérité lorsqu'ils ont indiqué les endroits desservis par votre chemin de fer et la situation qui y régnait au cours de la période critique. Ni vous ni vos fonctionnaires ne nous ont fourni jusqu'ici des renseignements de nature à expliquer la situation à ces divers endroits de la Saskatchewan et de la région de Lethbridge.

Je ne dis pas qui est responsable, mais je sais fort bien que vous n'avez pas inscrit les wagons au livre, que leur livraison n'a pas eu lieu et que les chargements n'ont pas été faits.

En réponse à M. Milner, vous avez dit qu'il avait fait un aveu hier au cours des délibérations et que la teneur de ses répliques était évasive, inconséquente et indéfendable. Je crois que ces termes sont très forts. En tant que membre de ce Comité et représentant de l'Ouest canadien, je voudrais vous faire remarquer qu'à mon sens la conduite du Pacifique-Canadien durant la période critique et la campagne agricole 1955-1956 présentement à l'étude est aussi indéfendable. Je crois, monsieur, que vous êtes allé trop loin lorsque vous avez voulu introduire le principe de l'efficacité avant tout au sein de votre compagnie. Je ne suis ni employé de chemin de fer, ni employé de terminus, ni employé des transports, ni fonctionnaire de la Commission canadienne du blé chargé des ventes, mais je sais que cette ligne de conduite a eu pour les cultivateurs de l'Ouest des conséquences déplorables, voire intolérables.

M. SINCLAIR: Monsieur McCullough, bien que je possède à mon avis une puissance moyenne de concentration, je ne puis me rappeler tous les détails que vous évoquez. De plus, je suppose qu'il me faudra répondre à une question. Eh bien, si tel est le cas, veuillez la poser afin que je l'aie présente à l'esprit, car j'ai assez de difficulté à vous suivre. Je comprends votre attitude et votre sentiment, croyez-moi. Vous avez l'impression de ne pas avoir reçu un traitement équitable. Je sais ce que vous ressentez. Votre réaction est analogue à celle que nous avons eue lorsque nous croyions qu'on s'en prenait à nous sans raison. Je sais que c'est là le motif de vos protestations, mais je veux que vous sachiez avant que le service aux cultivateurs de l'Ouest canadien est notre première préoccupation.

M. McCULLOUGH (*Moose-Mountain*): Vous voulez dire qu'il est, à vos yeux, plus important que vos revenus?

M. SINCLAIR: Que nos revenus, ah non. Il nous faut opérer à profit. Je sais que nous entrons maintenant dans le domaine des idées et que vous et moi ne serons jamais d'accord sur ce point; mais, à mon sens, ce qui peut assurer le plus d'efficacité, c'est le désir de faire des profits. Je sais que vous n'êtes pas de mon avis et je n'essaierai pas de vous convaincre puisque vos vues sont bien arrêtées.

M. McCULLOUGH (*Moose-Mountain*): Les vôtres également.

M. SINCLAIR: En effet.

M. McCULLOUGH (*Moose-Mountain*): On le sait.

M. SINCLAIR: Oui. Alors, je crois qu'il ne serait guère utile de prolonger la discussion sur ce point, puisque nous n'arriverions pas à nous entendre, n'est-ce pas?

M. McCULLOUGH (*Moose-Mountain*): En effet. Je ne crois pas non plus que nous nous entendrions sur la question de la priorité.

M. SINCLAIR: Le fait est que je suis convaincu que notre méthode d'exploitation est la meilleure.

M. McCULLOUGH (*Moose-Mountain*): Monsieur Sinclair, j'aurais des questions à vous poser au sujet de certaines affirmations qui ont été faites. Vous estimez vraiment que la réunion que vous proposez depuis quelques jours obtiendrait peut-être un certain succès?

M. SINCLAIR: Ce n'est pas moi qui la propose; c'est Milner.

M. McCULLOUGH (*Moose-Mountain*): Mais vous en avez admis le principe et vous êtes convaincu que cette conférence serait opportune.

M. SINCLAIR: Nous consentirons à toute proposition propre à résoudre le problème. Nous croyons nous y connaître en matière de transport.

M. McCULLOUGH (*Moose-Mountain*): A titre de haut fonctionnaire du Pacifique-Canadien, ne vous est-il pas venu à l'esprit qu'il aurait été utile de convoquer plus tôt une telle conférence, alors qu'il y avait un état de choses anormal. Ne saviez-vous pas aussi que le régisseur des transports pouvait exercer ses droits et son autorité sous le régime de la loi, mais qu'il s'est peut-être rendu compte que votre compagnie et tous les transports canadiens se seraient trouvés en mauvaise posture si, à défaut de votre collaboration, il eut dicté une solution en vertu de ses pouvoirs?

M. SINCLAIR: Monsieur McCullough, nous croyons avoir collaboré, voire collaboré étroitement. A notre avis, mais je ne sais pas comment vous le faire comprendre, nous n'avons pas manqué à nos obligations envers le régisseur des transports ni pendant la période critique, ni pendant toute autre période. En outre, monsieur McCullough, ce qui est beaucoup plus important à mon avis que de savoir si nous avons déçu le régisseur des transports, c'est que nous n'avons pas trompé le cultivateur de l'Ouest canadien. En fait, nous ne croyons pas avoir l'impression que le Pacifique-Canadien l'ait trompé. Je veux que cela soit bien compris.

M. McCULLOUGH (*Moose-Mountain*): J'accepte votre défense, mais je ne suis pas d'accord avec vous.

M. SINCLAIR: Il y a peut-être une autre question sur laquelle nous ne tomberons pas d'accord. Mais nous croyons nous y connaître en matière de transport et c'est dans ce domaine que nous opérons.

M. McCULLOUGH (*Moose-Mountain*): Je crois que vous avez avoué au cours de vos témoignages le peu de connaissances que vous avez en ce qui a trait à l'exportation, à la façon de procéder aux élévateurs terminus, et le reste.

M. SINCLAIR: C'est juste.

M. McCULLOUGH (*Moose-Mountain*): Et, malgré tout, ni vous, ni vos fonctionnaires, ni M. Crump, ni les autres intéressés n'ont essayé de s'attaquer au nœud de ce problème, qui a donné lieu à la situation critique de l'heure.

M. SINCLAIR: Monsieur McCullough, M. Wood a dit au Comité qu'il avait réclamé à maintes reprises plus d'attention quant aux wagons du Pacifique-Canadien

et que le surintendant des terminus à Fort-William et les autres exploitants en avaient fait autant. Je crois qu'il ne sert à rien de discuter cette question de nouveau. Les faits sont là. Nous avons fait notre possible.

M. McCULLOUGH (*Moose-Mountain*): J'ai une question à vous poser: vous êtes d'accord avec M. Milner lorsqu'il dit qu'il y avait moins de wagons dans l'Ouest que pendant toute année depuis 1950, et pendant ce temps il exigeait que vous envoyiez plus de matériel dans l'Ouest?

M. SINCLAIR: Monsieur McCullough, il y a en matière de transport un autre facteur; le nombre de wagons—

M. McCULLOUGH (*Moose-Mountain*): Voudriez-vous répondre à ma question?

M. SINCLAIR: M. Emerson a dit qu'il en était ainsi. Personnellement, je ne sais pas, car je n'ai pas consulté les chiffres. Mais ce n'est pas là la question.

M. McCULLOUGH (*Moose-Mountain*): Laissez faire la "question".

M. SINCLAIR: Très bien. Je crois que la réponse serait négative.

M. McCULLOUGH (*Moose-Mountain*): Vous vous attendiez à transporter ou à expédier tous les chargements avec les wagons que vous aviez à votre disposition?

M. SINCLAIR: Oui. M. Emerson a dit que nous pouvions le faire.

M. McCULLOUGH (*Moose-Mountain*): Vous supposiez qu'il était possible de répondre à la demande.

M. SINCLAIR: Oui.

M. McCULLOUGH (*Moose-Mountain*): Alors, voici: vous aurait-il fallu à cette fin un roulement plus actif qu'auparavant au point de chargement.

M. SINCLAIR: Oui. Je crois que M. Emerson l'a indiqué clairement. Vous vous rappelez que le pourcentage des chargements était de 52 p. 100 environ à une période donnée et que le pourcentage des déchargements s'établissait à 52 p. 100 près. Il y avait égalité. Or, si notre part des chargements avait été de 54 ou de 55 p. 100, il est évident qu'il aurait fallu des déchargements plus rapides.

M. McCULLOUGH (*Moose-Mountain*): D'après ce que vous venez de dire, vous convenez que, pour transporter la quantité de grain qu'il fallait, il est évident que M. Milner aurait dû suivre la même ligne de conduite que vous lorsque vous avez réclamé un roulement plus actif. Il lui aurait fallu adopter une ligne de conduite autre que celle en vigueur auparavant?

M. SINCLAIR: Je crois que M. Emerson a indiqué clairement hier qu'il ne voulait pas que les wagons soient chargés et conduits à la tête des Grands lacs pour y séjourner avec leurs charges. Il a dit que nous pouvions nous permettre cela et je tiens à faire ressortir ce point.

M. McCULLOUGH (*Moose-Mountain*): Je souhaitais tout simplement que vous répondiez à ma question.

M. SINCLAIR: J'essaie d'y répondre.

M. McCULLOUGH (*Moose-Mountain*): Je ne veux que les renseignements dont j'ai besoin. Monsieur Sinclair, croyez-vous, à titre de fonctionnaire d'une compagnie de transport, que si on établissait un comité permanent qui réunirait le Pacifique-Canadien, le National-Canadien, la Commission du blé, le régisseur du transport, les représentants des élévateurs terminus, ceux du ministère du Commerce et peut-être ceux d'un organisme agricole,—j'imagine que les représentants de ces divers organismes pourraient siéger en comité permanent pour étudier de fond en comble les problèmes du transport et tous ceux qui s'y rattachent, croyez-vous, dis-je, vous et votre organisme, qu'une telle formule serait avantageuse? Ne croyez-vous pas que ce serait le seul moyen de régler de façon raisonnable le problème auquel nous faisons face à l'heure actuelle?

M. SINCLAIR: Monsieur McCullough, voici ma réponse et c'est simplement mon opinion personnelle. Je ne suis pas en faveur de la rigidité qu'entraîne l'établissement de comités permanents. Je n'approuve pas cette façon de procéder. Je crois que la meilleure formule est un échange d'idées, dans une atmosphère de cordialité entre les gens qui ont une tâche commune à remplir et à établir une ligne de conduite à cette fin. Tel est notre avis.

M. MCCULLOUGH (*Moose-Mountain*): Monsieur Sinclair, puis-je poser une question? Nous avons des entretiens non officiels. En effet, ces entretiens ont été si cordiaux que personne n'a été chargé de former un groupe en vue de l'étude du problème. Je crois même qu'il vous faudrait élargir vos vues en ce qui concerne la rigidité qui s'imposerait dans un comité tel que celui que j'ai proposé; sans quoi, personne n'aurait plus d'autorité ou ne pourrait la faire valoir. Dans un tel comité, il est certain que vous pourriez vous rencontrer et être mis au courant des ordonnances possibles de la Commission canadienne du blé, et la Commission de son côté connaîtrait le problème relatif au transport. Le régisseur des transports serait au courant des difficultés des deux organismes et du problème des livraisons du blé. Il n'y a pas de doute que le représentant du ministre du Commerce connaîtrait les possibilités de vente sur le plan mondial et le mouvement des ventes à l'étranger. Je crois que nous pourrions également connaître le point de vue du cultivateur.

Comment pouvez-vous soutenir qu'un tel comité serait le moindrement rigide? A mon sens, la collaboration rendrait les rouages plus souples. En guise de commentaire sur ce que vous venez de dire, je voudrais vous faire remarquer que vous avez un grand chemin de fer, une organisation puissante, des conseillers juridiques qui touchent $25,000 à $30,000 par an. Vous croyez alors que vous pouvez prendre d'autorité ce que vous désirez en élevant vos taux et tous les frais afférents aux services qu'offre votre compagnie, tandis que les agriculteurs et d'autres intéressés sont peut-être à votre merci?

M. SINCLAIR: Monsieur McCullough, permettez-moi de dire en mon propre nom et à titre de citoyen de l'Ouest canadien . . .

M. MCCULLOUGH (*Moose-Mountain*): Je préfère vous entendre parler en tant que représentant du Pacifique-Canadien.

M. SINCLAIR: Il me faut vous donner mon avis personnel, car nos décisions administratives ne sont pas fixées en prévision des interrogatoires.

M. MCCULLOUGH (*Moose-Mountain*): Un instant . . .

C. SINCLAIR: J'essaie de vous aider.

Le PRÉSIDENT: De quoi s'agit-il exactement?

M. MCCULLOUGH (*Moose-Mountain*): Voici la question, monsieur le président. Je ne crois pas que l'avis personnel de M. Sinclair me soit utile. Je lui demande si, à titre de représentant du Pacifique-Canadien, il est d'avis qu'un comité comme celui que je viens de suggérer accomplira le travail que j'ai mentionné. Il m'a répondu qu'une telle formule serait trop rigide. Je lui demande en quoi cette méthode serait rigide?

M. SINCLAIR: A titre de représentant du Pacifique-Canadien, monsieur McCullough, il me semble déplorable que l'inégalité et le désavantage qui en résulte pour les Canadiens de l'Ouest ne semblent pas avoir été reconnus (et le désavantage en question nuit considérablement à la vente du blé canadien, qui est une tâche essentielle dans des circonstances difficiles).

Le très hon. M. HOWE: Je puis vous dire que cet état de choses est reconnu partout sauf à la Chambre des communes.

M. SMITH (*Battle River-Camrose*): Est-ce que nous pourrons présenter plus tard les vues du groupe que je représente sur les auditions qui ont lieu depuis deux jours?

Le PRÉSIDENT: Lorsque nous en aurons fini avec les témoignages, nous poursuivrons les délibérations à huis clos. Vous aurez là une occasion de faire connaître votre manière de voir.

M. SINCLAIR: Je n'aime pas l'expression "lorsque nous en aurons fini".

Le PRÉSIDENT: Je veux dire: lorque les témoins auront la liberté de se retirer.

M. SMITH (*Battle River-Camrose*): Je vous ai demandé cela parce que je pensais que cette séance serait consacrée à l'interrogatoire des témoins.

Le PRÉSIDENT: Lorsque nous aurons libéré les témoins, nous pourrons continuer les délibérations à huis clos et tirer nos conclusions.

M. SMITH (*Battle-River-Camrose*): Monsieur le président, j'aimerais poser une question à M. Weise. Je la pose au nom de mon collègue, le député de Medicine-Hat, M. Wylie. Elle a trait à un télégramme qu'il a reçu de Skiff, Alberta, et que je cite.

> En plusieurs endroits de l'Ouest canadien, le contingent de livraison pour le grain est huit boisseaux. Puisque le système de mise en vente est obligatoire, nous réclamons au nom des agriculteurs de notre région des contingents égaux et le temps qu'il faut pour livrer ces contingents au cours de la présente campagne agricole. Skiff n'a qu'un contingent de quatre boisseaux qui ne peut être livré faute d'espace. A l'heure actuelle, nos élévateurs ont des réquisitions s'élevant à 98 wagons. Il est impossible de donner suite à ces réquisitions faute de wagons. Le nombre indiqué suffirait à un contingent de six boisseaux. Veuillez prendre des mesures immédiates et nous avertir par le retour du courrier.

Voici ce que je veux demander à M. Weise. Peut-il nous indiquer quelle est la situation a Skiff (Alb.) à l'heure actuelle?

M. WEISE: Oui, monsieur. A l'heure actuelle, Skiff n'a besoin d'aucun wagon pour le contingent de quatre boisseaux, mais il lui faut 36 wagons pour le contingent de cinq boisseaux.

M. SMITH (*Battle River-Camrose*): Alors, est-ce que je pourrais demander à M. Weise si, à son avis, on en viendra à un contingent de six boisseaux au 31 juillet?

M. WEISE: Oui, je serais porté à croire que nous pourrons expédier le contingent de cinq boisseaux.

M. SMITH (*Battle River-Camrose*): Et pourrez-vous passer au contingent de six boisseaux?

M. WEISE: Nous expédierons le contingent de cinq boisseaux.

M. SMITH (*Battle River-Camrose*): Au nom du directeur de notre comité agricole, M. Quelch, je désire remercier M. Samwell et M. Weise, en particulier, des précieux renseignements qu'ils nous ont fournis ce matin de si bonne grâce et je tiens à jouter que nous avons suivi avec intérêt les exposés des autres représentants du Pacifique-Canadien.

M. STANTON: Monsieur le président, je suis certain que nous, membres du Comité, qui venons de l'Est canadien, avons écouté avec un vif intérêt et peut-être encore plus de patience les délibérations des deux ou trois derniers jours. Voici à mon avis le nœud du problème. Puisque le Pacifique-Canadien est une compagnie formée en vue de réaliser des bénéfices, il lui faut à cette fin garder ses wagons de marchandises en mouvement, n'est-ce pas, monsieur Sinclair?

M. SINCLAIR: Oui, monsieur.

M. STANTON: Pour opérer à profit, il lui faut maintenir tout son matériel roulant en branle avec le moins de délai possible.

M. SINCLAIR: Oui, monsieur.

M. STANTON: Nous avons le National-Canadien, qui est une compagnie étatisé. Si elle maintient des wagons sur les voies d'évitement sans en tirer un bénéfice, le peuple canadien absorbe le déficit, et si elle réalise un bénéfice, tant mieux.

M. POMMER: Je crois que M. Samwell a mentionné ce matin que Holmfield était à court de réquisitions de la Commission canadienne du blé. N'est-ce pas le cas, monsieur Samwell? Monsieur le président, je vous ferais remarquer que les gens de la Saskatchewan et de l'Alberta ont eu, à mon avis, plus de difficulté que le Manitoba, bien que celui-ci en ait eu sa part.

M. WEISE: Oui. C'était le cas le 15 juin.

M. POMMER: Quel était alors le contingent à Holmfield?

M. WEISE: Lorsque cette lettre fut écrite, Holmfield avait un contingent de trois boisseaux l'acre.

M. POMMER: Vous voulez dire le 15 juin?

M. WEISE: Oui.

M. POMMER: Vous ne connaissez pas la situation à l'heure actuelle?

M. WEISE: Oui. Cette station a un contingent de cinq boiseaux l'acre et n'a pas besoin de wagons pour ce contingent. Par contre, pour le contingent de six boisseaux, elle requiert six wagons.

M. POMMER: Combien, dites-vous?

M. WEISE: Six.

M. POMMER: Pendant que vous y êtes, voudriez-vous regarder ce qu'il en est à Windygates, de la Rivière à Windygates?

M. WEISE: Purvis a un contingent de sept boisseaux l'acre; Snowflake a un contingent de six boisseaux et veut cinq wagons pour terminer l'expédition de ce contingent; Falliston a un contingent de six boisseaux l'acre et ne demande aucun wagon. Mowbray a un contingent de huit boisseaux. Windygates a un contingent de six boisseaux l'acre et ne requiert aucun wagon pour terminer l'expédition de ce contingent.

M. POMMER: Pouvez-vous me dire ce qui en est de Kaleida?

M. WEISE: Kaleida a un contingent de sept boisseaux l'acre.

Le PRÉSIDENT: Avez-vous d'autres questions?

M. POMMER: J'aurais bien voulu savoir ce qui en est le long de la ligne de Deloraine, de Rosenfeld à Holmfield.

M. WEISE: En ce qui concerne chaque station?

M. POMMER: Si vous le pouvez, si personne n'y voit d'inconvénient.

M. WEISE: Rosenfeld, Horndean, Altona et Gretna ont un contingent de huit boisseaux l'acre; Plum Coulee a un contingent de sept boisseaux. Winkler a un contingent de six boisseaux et a besoin d'un wagon pour finir d'expédier ce contingent. Morden a un contingent de cinq boisseaux et ne requiert aucun wagon pour ce contingent, mais il lui faut deux wagons pour finir d'expédier le contingent de six boisseaux. Thornhill a un contingent de sept boisseaux, de même que Darlingford, Kaleida, Manitou et La Rivière.

M. MANG: Monsieur le président. J'ai une question à poser à M. Weise à cet égard. J'ai de la difficulté avec la situation de Balgonie depuis neuf mois. Ce lieu se trouve tout près de Régina. Pourriez-vous m'indiquer tout simplement ce qu'il en est à cet endroit présentement?

M. WEISE: Balgonie a maintenant un contingent de cinq boisseaux l'acre et requiert 17 wagons pour finir de l'expédier.

M. MANG: Est-ce que vous prévoyez que ce contingent sera augmenté?

M. WEISE: Oui.

M. MANG: Ce serait donc possible?

M. WEISE: Oui.

M. POMMER: Je voudrais bien que M. Weise termine son énumération. Il en était à la Rivière. Il y a encore Pilot-Mound, Crystal-City, Mather, Clearwater et Cartwright.

M. WEISE: Pilot-Mound a un contingent de sept boisseaux. Clearwater un contingent de cinq boisseaux et requiert cinq wagons pour en terminer l'expédition et dix-huit wagons en tout pour terminer l'expédition d'un contingent de six boisseaux. Mather a un contingent de six boisseaux et requiert cinq wagons pour l'expédier. Cartwright a un contingent de sept boisseaux et requiert six wagons pour l'expédier.

M. POMMER: Merci.

Le PRÉSIDENT: A-t-on d'autres questions à ce sujet?

M. JOHNSON (*Kindersley*): Monsieur le président. j'ai une question à poser. Le Comité étudie depuis quelques jours un point ayant trait à un problème qui a été aggravé par le fait que nous ne connaissions pas jusqu'à ces derniers temps les intentions du Pacifique-Canadien. Tout gravite autour de ce problème. Cela ressemble à la vieille rengaine de la poule et de l'œuf. Lequel est venu le premier?

La difficulté réside dans la mise au point d'une ligne de conduite à l'intention du Pacifique-Canadien et du National-Canadien et, quant au régisseur des transports, dans les mesures à prendre en vue de l'application de cette ligne de conduite.

Le Pacifique-Canadien a fait remarquer que son intérêt est le transport et je crois qu'il a compris les questions que nous avons posées. A mon avis, il n'y aura pas lieu de reprendre ces échanges de vues plus tard à moins que cet épineux problème ne reçoive pas de solution.

Je voudrais savoir si le Pacifique-Canadien voudrait bien comparaître devant le comité projeté ou fournir au congrès du Syndicat de la Saskatchewan ou en quelque autre endroit les mêmes renseignements qu'il nous a donnés aujourd'hui ou des renseignements semblables.

M. SINCLAIR: Monsieur Johnson, si nos renseignements peuvent vous servir ou être utiles à tout autre cultivateur de l'Ouest canadien, nous serons très heureux de nous rendre à votre désir. Cependant, nous ne voudrions pas être retenus trop longtemps.

M. JOHNSON (*Kindersley*): Je ne crois pas que vous soyez appelés à rester bien longtemps à l'avenir, car nous avons déjà recueilli de nombreux témoignages de la part des divers représentants, témoignages qu'il ne serait pas nécessaire de répéter. Il faut se rappeler que le Pacifique-Canadien comparaît pour la première fois devant notre Comité afin de traiter de ce problème très contentieux de l'écoulement du grain.

Pour reprendre votre pensée, puisque vous avouez votre recherche du profit, seriez-vous capables d'affecter vos wagons disponibles au transport du grain si on trouvait une formule qui se prêterait aux principes qui régissent le transport? Il

se peut que je ne me sois pas très clairement exprimé, mais, si, par exemple, vous pouviez trouver, grâce à la conférence qui réunirait M. Milner, le Pacifique-Canadien et le National-Canadien, une formule acceptable, croyez-vous que cela résoudrait le problème qui vous occupe depuis un an?

M. SINCLAIR: Je ne crois pas que le problème sera résolu si facilement, puisque d'autres facteurs entrent en ligne de compte; mais je suis d'avis que la situation s'en trouvera améliorée de beaucoup. On ne peut parler d'une solution, vu le grand nombre de facteurs variables; mais il y aura certainement une amélioration.

Le très hon. M. HOWE: Puis-je faire une remarque? Je voudrais que le comité en question exprime l'avis que le principal problème est celui de charger le grain sur des vaisseaux et de l'exporter. Mon collègue sait que toute formule qui limite le nombre des wagons du National-Canadien par rapport au nombre des wagons du Pacifique-Canadien n'est pas de nature à améliorer de beaucoup la situation. Je recommande fortement que le problème du nombre de wagons à être mis en service devrait être confié à ceux qui ont charge du transport de la récolte aux marchés d'exportation.

M. JOHNSON (*Kindersley*): On me permettra peut-être de faire ici une remarque, puisque le ministre vient d'en faire une. Je conviens qu'un de nos grands problèmes est celui de transporter le grain à un lieu de transbordement, mais il est évident qu'à tout prendre, la victime de cette bataille de géants n'est ni le régisseur des transports, ni le National-Canadien, mais le cultivateur.

Le très hon. M. HOWE: Les cultivateurs sont mieux partagés cette année qu'ils ne l'ont jamais été; ils s'en rendent compte eux-mêmes. Si mon collègue l'ignore, c'est qu'il passe tout son temps à Ottawa et qu'il ne se rend jamais chez lui.

M. JOHNSON (*Kindersley*): Monsieur le président, mon devoir essentiel est de servir les intérêts de mes commettants ici à Ottawa.

M. STUDER: Il n'y a pas de wagons à Ottawa!

M. JOHNSON (*Kindersley*): Nous devons nous préoccuper ici du bien-être des cultivateurs. Le ministre a beau être aussi optimiste qu'il le veut dans ses affirmations au sujet de la prospérité des cultivateurs, il ne peut cependant convaincre les agriculteurs qui n'ont qu'un contingent de quatre boisseaux l'acre qu'ils sont mieux partagés cette année que jamais auparavant, car ceux-ci ne le croiront pas. De plus, j'exprimerai ces opinions tant que je représenterai ici ces agriculteurs et je ferai tout mon possible pour savoir qui est responsable de cet état de choses.

En second lieu, pour ce qui est de la possibilité de résoudre le problème, permettez-moi de dire que c'est mon devoir de député. Si, en me faisant l'écho des critiques qui ont été formulées à l'endroit du régisseur des transports ou du Pacifique-Canadien, j'aide ces cultivateurs à améliorer leur sort, alors je ne fais qu'accomplir mon devoir, qui est de travailler à la solution du problème et à l'amélioration des conditions.

M. DINSDALE: Monsieur le président, pendant que les représentants du Pacifique-Canadien sont parmi nous, est-ce qu'ils voudraient bien fournir quelques renseignements généraux sur la répartition des wagons?

Je n'ai pu assister régulièrement aux délibérations. Alors puis-je vous demander si nous avons déjà discuté la difficulté que pose l'exécution de la formule qui permettrait aux cultivateurs de livrer leur grain à l'élévateur de leur choix? Est-ce que ce sujet a été discuté par ce Comité? C'est une question qui revient de temps à autre sur le tapis à la Chambre des communes.

M. SINCLAIR: Monsieur le président, ce n'est pas là un point se rapportant au transport.

M. DINSDALE: Non, mais on fait remarquer de temps en temps qu'il s'agit d'un problème particulièrement difficile sur les lignes du Pacifique-Canadien.

Le PRÉSIDENT: Vous voulez parler de la répartition des wagons entre les élévateurs aux diverses stations.

M. DINSDALE: Oui.

M. SINCLAIR: Nous exécutons les instructions que nous recevons en vertu de la méthode en vigueur. Nous nous en tenons aux prescriptions dont j'ai le texte entre les mains et il s'agit de la formule établie par ce Comité.

Le très hon. M. HOWE: C'est ce qu'il faut faire.

Le PRÉSIDENT: En effet.

M. DINSDALE: Serait-il possible de savoir exactement la cause de cet état de choses, car, de temps à autre on prétend que le problème est particulièrement difficile aux stations du Pacifique-Canadien?

M. SINCLAIR: Je ne veux pas critiquer les décisions de ce Comité, pas ici du moins, car vous êtes trop nombreux.

M. DINSDALE: Pourriez-vous répondre à une autre question?

M. SINCLAIR: Si votre question a trait à des aspects du transport sur lesquels nous pouvons vous éclairer, très bien; mais, si elle a trait à d'autres problèmes, je dois m'y soustraire.

M. DINSDALE: On dit parfois que les wagons, aux stations, sont répartis sur un pied d'égalité, c'est-à-dire un wagon pour chaque élévateur à une station donnée, sans tenir compte du nombre de réquisitions. Qu'en pensez-vous?

M. SINCLAIR: Si vous voulez bien vous reporter à la quatrième page de l'exposé de M. Samwell, qui nous a été présenté hier—

M. DINSDALE: Je l'ai lue.

M. SINCLAIR: Telle n'est pas la façon de procéder.

M. DINSDALE: Non. Ayant vraiment lu l'exposé de M. Samwell, il semble que le Pacifique-Canadien en tant que compagnie de transport soit subordonné aux instructions des compagnies de grain en question.

M. SINCLAIR: Oui.

M. DINSDALE: Pour ce qui est des livraisons de wagons.

M. SINCLAIR: Oui, nous dépendons des expéditeurs, c'est-à-dire de la Commission canadienne du blé.

M. DINSDALE: Vous voulez dire que les expéditeurs vous fournissent les réquisitions d'expédition?

M. SINCLAIR: C'est juste. La Commission du blé les envoie aux expéditeurs, et ce sont eux qui prennent les décisions.

M. DINSDALE: Et vous affectez vos wagons selon les commandes des compagnies de grain, n'est-ce pas?

M. SINCLAIR: Oui, mais ces livraisons sont subordonnées aux priorités et aux réquisitions spéciales de la part de la Commission canadienne du blé.

M. DINSDALE: Ainsi il n'y a aucun fondement aux allégations selon lesquelles vous essayez de simplifier le problème en répartissant les wagons sans tenir compte de la formule "un pour un".

M. SAMWELL: Pas du tout.

M. DINSDALE: Dans ma propre région, j'ai entendu des cultivateurs qui font affaires avec les diverses compagnies de grain exprimer l'avis que vous agissiez ainsi. Je voulais qu'il soit consigné au compte rendu que les responsables ne sont pas les compagnies de transport.

M. SINCLAIR: Merci!

M. STUDER: Et pour ce qui est des livraisons au terminus de son choix?

M. SINCLAIR: Vous voulez dire au terminus de notre choix?

M. STUDER: Non, je veux dire au choix de chacun. Que doit-on penser des livraisons selon ce mode?

M. SINCLAIR: Nous serions tout à fait en faveur de cette formule si elle rendait possible un déchargement plus rapide, de manière que les wagons nous soient retournés pour servir de nouveau.

M. STUDER: Tout ce que les agriculteurs veulent, ce sont des wagons. Voilà un moyen de les obtenir. Une autre façon de procéder serait de fournir ces wagons en plus grand nombre.

M. MANG: Qu'en résulterait-il au point de vue du transport, qu'il s'agisse du Pacifique-Canadien ou du National-Canadien, si, par exemple, 80 p. 100 des cultivateurs à une station donnée (mettons que cette station possède trois ou quatre élévateurs) manifestaient en octobre le désir de livrer leur grain à un élévateur en particulier, par exemple la *National Grain*, le Syndicat ou la *United Grain Growers*? Quel serait le résultat pour ce qui est du transport, si 80 p. 100 des cultivateurs signifiaient leur désir de ne faire affaires qu'avec un élévateur?

M. SINCLAIR: Monsieur Mang, tout dépendrait de la rapidité avec laquelle les élévateurs du pays manutentionneraient leur grain. Je crois que c'est tout simplement logique. M. Samwell me dit que, si 80 p. 100 de tous les cultivateurs qui livrent maintenant leur grain à trois élévateurs régionaux faisaient passer soudainement leur grain par un seul élévateur, les livraisons seraient certainement ralenties.

M. MANG: Cela aggraverait votre problème?

M. SINCLAIR: C'est ce que pense M. Samwell.

M. SAMWELL: Oui, je serais porté à le croire.

Le PRÉSIDENT: Au nom du Comité, je désire remercier les témoins, MM. Samwell, Weise, Sinclair et Taylor, de leur concours assidu à toutes nos séances et des précieux renseignements qu'ils ont fournis à ce Comité.

M. SINCLAIR: Monsieur le président et messieurs les membres du Comité, permettez-moi de vous dire au nom des représentants de la compagnie, dont certains n'avaient pas eu auparavant l'occasion de comparaître, qu'ils ont constaté que les séances étaient bien différentes de ce qu'ils imaginaient et qu'ils ont appris beaucoup sur votre façon de diriger vos délibérations. Ils m'ont demandé de vous dire que nous vous sommes reconnaissants de votre bienveillante attention. Nous espérons vous avoir rendu quelque service, bien que nous ayons pu être trop longs. Nous vous félicitons tout particulièrement, monsieur le président, de l'amabilité et de l'ordre que vous avez su apporter dans les délibérations et nous vous savons gré de nous avoir permis d'exprimer nos vues. Merci beaucoup.

Le PRÉSIDENT: Est-il convenu que nous poursuivrons les délibérations à huis clos afin de préparer notre rapport?

M. CHARLTON: Pas tout de suite, monsieur le président, car je voudrais quelques éclaircissements au sujet d'une lettre.

Le PRÉSIDENT: Elle ne concerne pas ces témoins?

M. CHARLTON: Non, non. Vous avez dit qu'il y avait une certaine correspondance que vous n'aviez pas apportée au Comité au début des séances. Je n'ai pas assisté à toutes les délibérations et je me demande si cette correspondance a été lue au Comité.

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. CHARLTON: Vous avez mentionné une lettre en provenance de l'*Ontario Concentrated Milk Producers' Marketing Board,* qui désirait comparaître.

Le PRÉSIDENT: Oui.

M. CHARLTON: Quelle décision a-t-on prise à ce sujet? A-t-on répondu à l'*Ontario Concentrated Milk Producers' Marketing Board*?

Le PRÉSIDENT: Comme je l'ai dit plus tôt, j'ai reçu une lettre du directeur-secrétaire, Charles Milton, qui se lit comme il suit:

> L'*Ontario Concentrated Milk Producers' Marketing Board* aimerait discuter quelques problèmes avec le Comité de l'agriculture de la Chambre des communes. J'ai essayé d'obtenir un rendez-vous par d'autres voies, mais je crois que je ne me suis pas adressé au bon endroit.
>
> Nous vous serions reconnaissants si vous consentiez à nous entendre au moment qui vous conviendra.

Et j'ai répondu à M. Milton ainsi qu'il suit:

> J'accuse réception de votre demande de comparaître au nom de votre groupe devant le Comité d'agriculture de la Chambre des communes.
>
> J'ai tardé à répondre à votre lettre afin de vérifier si le mandat dont nous a chargé la Chambre des communes est assez étendu pour admettre l'audition d'un exposé de votre part. Jusqu'ici, nos seules attributions sont d'étudier le rapport de la Commission des grains du Canada et celui de la Commission canadienne du blé. Vous vous rendez compte que ces attributions ont exclusivement trait au grain.
>
> A l'heure actuelle, le sujet de votre témoignage ne serait pas inclus dans les attributions du Comité. Si la Chambre des communes croyait bon de nous accorder un mandat assez étendu pour inclure l'industrie laitière, je serais très heureux de présenter votre demande au Comité. Veuillez croire que vous en seriez averti sans retard. Cependant, je ne prévois pas à ce stade avancé de la session que de nouvelles questions seront soumises au Comité.

M. CHARLTON: Est-ce que M. Milton n'a pas mentionné le grain de provende? N'a-t-il pas dit que son organisme voulait assister à nos séances et discuter avec nous le problème du grain de provende?

Le PRÉSIDENT: Lorsque j'ai eu connaissance de leur problème, j'ai supposé qu'il avait trait à l'*Ontario Concentrated Milk Producers' Marketing Board;* j'ai supposé qu'il s'agissait du problème qui lui est propre et qu'il n'était pas question du grain. Cependant, je n'ai pas reçu de réponse de M. Milton. Si son goupe avait affaire au grain, comme je l'ai indiqué dans ma réponse (j'ai dit que notre mandat n'a trait qu'au grain), je suis certain qu'il aurait répondu que son groupe estime que leur question ressortit à notre mandat et se croit justifié de réclamer une audition.

M. STANTON: Monsieur le président, il semble un peu singulier que nous ayons à siéger jour après jour comme membres de la Chambre des communes et ce depuis trois ans, et que les producteurs de blé de l'Ouest aient toujours eu l'occasion de se faire entendre tandis que nous de l'Est canadien, qui avons aussi nos problèmes, ne pouvons jamais en faire autant. Je suis certain que l'*Ontario Concentrated Milk Producers' Marketing Board* a également ses problèmes. Autrement, cet organisme n'aurait pas demandé permission de se faire entendre de ce Comité.

Il me semble un peu injuste que nous puissions accorder autant de temps aux problèmes de l'Ouest et que nous n'ayons pas le temps de discuter ceux de l'Est.

Le PRÉSIDENT: Monsieur Stanton, vous avez soulevé un point qu'il serait bon d'étudier dès maintenant. Cette question n'est pas comprise dans le mandat de ce Comité, mais elle pourrait être soulevée en Chambre. Nous ne pouvons à titre de comité entamer une discussion ou introduire un nouveau sujet, puisque nous dépendons tout à fait de la Chambre des communes et c'est à cette dernière qu'il appartient de décider les questions que nous devons examiner. Nous dépendons tout à fait de la Chambre des communes, quel que soit notre avis personnel ou l'opportunité de la discussion. Donc, il ne sert à rien de soulever ce point ici. Une telle discussion doit avoir lieu à la Chambre. Celle-ci pourrait nous accorder le mandat voulu, mais nous n'avons pas l'autorisation de nous occuper d'un sujet qui ne nous a pas été renvoyé et nous devons nous en tenir à nos attributions, qui n'ont trait jusqu'ici qu'au grain.

M. NICHOLSON: Je crois que votre interprétation du règlement est pertinente. Il paraît, cependant, que la Chambre sera encore en session la semaine prochaine et je me demande si ce Comité ne pourrait pas lui demander l'autorisation d'examiner cette question. Il est vrai que nous avons passé beaucoup de temps à discuter les problèmes de l'Ouest, mais je crois que nous pourrions quand même entendre les représentants de l'organisme en question au début de la semaine prochaine; à cette fin les membres du Comité pourraient peut-être songer à demander à la Chambre des communes de nous confier un autre mandat.

M. STANTON: Il se fait un peu tard et la session de la Chambre des communes touche à sa fin, mais nous n'avons rien à redire au sujet du temps consacré aux problèmes de l'Ouest. Je ne crois pas du tout que c'était une perte de temps. Cependant, nous de l'Est avons nos problèmes et je propose qu'ils soient étudiés au sein de ce Comité ou à la Chambre des communes. C'est pourquoi je demande à monsieur le président de songer à demander à la Chambre des communes d'étendre nos attributions.

M. NICHOLSON: Pour décider la question, je propose que le Comité demande à la Chambre l'autorisation d'étudier cette affaire la semaine prochaine.

Le PRÉSIDENT: C'est une question que nous devrons prendre en considération lorsque nous préparerons notre rapport. Siégeons maintenant à huis clos pour travailler à notre rapport.

(Assentiment.)

(Le Comité poursuit ses délibérations à huis clos.)