

d'une façon ordonnée le blé destiné à l'exportation. Je pense que je puis envisager cette question d'un point de vue assez objectif et avec assez de désintéressement pour affirmer qu'à mon avis M. Milner a accompli de l'excellente besogne pendant qu'il était contrôleur des transports. Les propos qu'a tenus hier soir l'honorable député d'Yorkton au sujet de l'ancien poste de M. Milner n'étaient guère de mise; elles m'ont semblé déplacées, compte tenu des états de services de M. Milner en sa qualité de contrôleur des transports.

Comme le savent les honorables députés, il a rempli les fonctions de contrôleur des transports, d'abord sous le régime des règlements qui existaient avant 1954 et surtout à partir du 1^{er} juillet 1954, sous le régime de la loi à l'étude. J'estime qu'il s'est très bien acquitté de ses fonctions et je suis sûr que souvent on trouve à redire à des choses dont il n'est pas responsable. Il doit souvent avoir grande envie de prendre un emploi dans d'autres domaines où il serait moins exposé à la critique et où son travail pourrait être plus généralement apprécié.

M. Argue: Monsieur le président, si le contrôleur des transports est sensible aux critiques, comme le ministre vient de nous le dire, j'imagine que le coup le plus dur qu'il a reçu jusqu'ici lui est venu du très honorable ministre du Commerce, qui, au cours de la session actuelle, a déclaré, à propos du blé, que s'il y a encombrement cela tient à la pénurie de wagons et aux difficultés du transport. Le ministre du Commerce est, que je sache, la première personne de marque, parmi celles qui s'occupent de la vente de nos céréales, qui ait fait allusion à la pénurie, fictive ou réelle, de wagons. Apparemment, quand il a constaté que les exportations diminuaient, il s'est dit que ce serait différent, ou du moins que le fléchissement serait moindre, sans la pénurie de wagons et sans les difficultés de transport.

Cet après-midi et hier soir j'ai écouté très attentivement le ministre des Transports, et pourtant je ne l'ai pas encore entendu définir les fonctions du contrôleur des transports. Il y a des années que je voudrais me renseigner là-dessus, savoir ce qu'il fait lorsqu'il est à Ottawa, à Winnipeg, ou ailleurs. Je sais que c'est à lui qu'on adresse les plaintes et que, lorsqu'on lui signale une pénurie de wagons à un endroit en particulier, il prend sans doute des mesures en conséquence; à part cela, cependant, je ne sais pas ce que fait le contrôleur des transports. Cet après-midi, le ministre des Transports nous a dit que, de fait, l'expédition et la concentration des stocks de céréales, l'interdiction d'utiliser les wagons couverts pour le transport de diverses

classes ou type de céréales, tout cela relève entièrement de la Commission canadienne du blé et que, par conséquent, s'il y a lieu de se plaindre de la pénurie des céréales de certaines qualités et des indemnités de surestaries et le reste, c'est à la Commission du blé qu'il faut s'en prendre. Je dirai au ministre qu'à mon avis le contrôleur des transports a toute l'autorité nécessaire pour exercer ses fonctions actuelles, quelles qu'elles soient, et puis, par-dessus le marché, pour contrôler le transport des céréales et contrôler la répartition des wagons couverts entre les lieux de livraison. Je dirai plus. Il a même l'autorité voulue pour veiller à ce que les wagons soient répartis équitablement entre les sociétés d'éleveurs à chaque gare de livraison, afin que les cultivateurs puissent enfin de la sorte avoir l'occasion de livrer leurs céréales aux éleveurs de leur choix plutôt qu'à l'éleveur qui, de fait, obtient les wagons.

L'ajouté à l'article de la loi sur le ministère des transports que nous étudions en ce moment se lit ainsi:

Nonobstant toute disposition d'une loi quelconque, le gouverneur en conseil peut établir des règlements en vue d'assurer le transport rapide, efficace et méthodique de marchandises en vrac, au moyen de navires ou par une compagnie à laquelle s'applique la Loi sur les chemins de fer, et, sans restreindre la généralité de ce qui précède, il peut en établir concernant:

a) l'emploi, l'exploitation ou la fourniture de facilités de transport et d'emmagasinage;

b) les quantités de toutes marchandises en vrac à transporter ou emmagasiner, soit d'une manière générale, soit en ce qui regarde des marchandises, des personnes, une époque, un endroit ou des facilités particulières, y compris les priorités relatives au transport et à l'emmagasinage;

Je voudrais bien savoir comment on pourrait rédiger une loi en termes plus généraux et efficaces, au sujet de la concentration de wagons destinés au transport des céréales ou de quelques-unes des marchandises que je vais mentionner tout à l'heure. J'estime que, dans le cadre de la mesure que je viens de mentionner, le contrôleur des transports a l'autorité complète et pertinente de régler la répartition des wagons de façon à supprimer les graves injustices existant actuellement dans ce domaine.

Il est bel et bon de citer des chiffres pour démontrer que, jusqu'à maintenant ou tout récemment, les expéditions de céréales sont, pour l'année-récolte actuelle, ce qu'elles étaient il y a un an, à 10,000 ou 11,000 wagons près. Cependant, même si la situation était meilleure qu'alors, ce n'est pas cela qui redresse l'injustice très grave que comporte la répartition des wagons. J'ai devant moi la *Revue du blé* du mois de mars, dans laquelle on mentionne le nombre d'éleveurs servant de point de départ dans l'Ouest canadien pour divers contingents. Prenons