

les compagnies de navigation, intérieure ou océanique.

Ainsi que me le signalait le contrôleur, le fait qu'ont ait pu expédier des ports maritimes du Canada plus de 1,400 millions de boisseaux, sans retards ou frais de surestaries imputables aux difficultés de transport constitue un hommage à ceux qui s'appliquent à résoudre les problèmes du transport dans notre pays.

Je sais, et le contrôleur des transports sait qu'il y a eu à Vancouver, au début de l'année, cinq ou six bâtiments ayant droit aux indemnités de surestaries. On m'informe que la difficulté n'a résulté d'aucune décision du contrôleur des transports ni des chemins de fer mais de ce que les céréales de la qualité nécessaire n'étaient pas en place au moment voulu, et cela n'est pas du ressort du contrôleur des transports. Je suis sûr que la Chambre comprend parfaitement qu'il n'y a pas lieu de s'en prendre aux chemins de fer.

Le contrôleur des transports, je le répète, n'a jamais eu pour attribution de répartir les wagons couverts entre les stations ni entre les compagnies aux gares. Ses attributions se limitent à celles que je viens de définir. Il se peut, je pense, que les décisions du contrôleur des transports dans le passé aient donné l'impression qu'il était effectivement chargé de répartir les wagons entre les gares ou entre les compagnies parce que, m'explique-t-il, croyant rendre service, il a enquêté sur des centaines de plaintes provenant de gares de l'Ouest du pays sans les déférer à la Commission canadienne du blé qui, selon moi, doit s'en occuper. Il me dit n'avoir jamais négligé de communication qui lui aurait été adressée, même si aucune partie de ce travail particulier ne soit entrée dans ses attributions.

On me permettra de fournir quelques renseignements sur une question qui nous occupe beaucoup, soit le transport des céréales au cours de la présente saison, c'est-à-dire depuis la mi-décembre 1955 jusqu'à ce jour. Je me suis procuré, ce matin, les derniers chiffres disponibles. Je suis sûr qu'il intéressera les députés de savoir,—il s'agit de comparer,—qu'entre le 15 décembre 1954 et le 20 avril 1955, les chemins de fer ont expédié, à partir de points régionaux, 63,011 wagons, alors que, du 15 décembre 1955 au 20 avril 1956, ils en ont expédié 81,546, en dépit des conditions atmosphériques dont je parlais tantôt et qui, je crois, sont particulièrement présentes à l'esprit des députés de l'Ouest et des provinces Maritimes. Les chemins de fer ont expédié, cette année, près de 20,000 wagons de plus qu'au cours de la même période de la dernière année-récolte, soit 1954-1955.

[L'hon. M. Marler.]

**M. Argue:** Me serait-il permis, ici, de poser une question? Le ministre dispose-t-il des chiffres relatifs à la dernière année-récolte, c'est-à-dire depuis le 1<sup>er</sup> août 1954 jusqu'à la date qu'il a mentionnée, et de ceux intéressant la période qui va du 1<sup>er</sup> août 1955 jusqu'à la date correspondante? Ces chiffres nous permettraient une comparaison à l'égard d'une plus grande partie des deux campagnes agricoles.

**L'hon. M. Marler:** J'ai ici des chiffres en date du 24 avril qui indiquent qu'au cours de l'année-récolte antérieure on a chargé 185,069 wagons, alors que, pour l'année courante, on en a chargé 174,770 à compter du 1<sup>er</sup> août, soit une différence d'un peu plus de 10,000 wagons.

Je ne voudrais pas trop m'étendre sur les chiffres, mais je voudrais d'abord dire,—et les honorables vis-à-vis le comprendront j'en suis sûr,—que je ne prétends aucunement être un spécialiste des questions de transport des céréales, ni du blé ni de sujets semblables que connaissent bien les honorables députés des provinces de l'Ouest. Cependant, en examinant froidement la question, il me semble que la situation cette année est la même qui s'est présentée dans le passé. L'autre jour une comparaison entre les chargements à diverses gares régionales et les expéditions à l'exportation, m'a vivement intéressé. Ces renseignements m'ont été soumis sous forme d'un graphique; j'ai été étonné de constater, bien que la chose ne soit pas trop surprenante, que la ligne représentant les chargements destinés à l'exportation est à peu près toujours parallèle à la ligne représentant les expéditions de centres régionaux. J'espère avoir clairement expliqué ce point. En d'autres termes, il y a un rapport direct entre les expéditions à partir des gares régionales et les chargements destinés à l'exportation.

Je suis certain que cela ne surprendra personne. D'autre part, les honorables députés ne doivent pas non plus être surpris de constater que, si les expéditions hors du pays diminuent, il y a diminution correspondante dans les chargements aux gares régionales. Je ne puis m'empêcher de penser qu'une bonne partie des difficultés qu'on a mentionnées à propos des wagons-marchandises, du transport du blé et le reste, ont un rapport direct avec le volume des expéditions à l'exportation. Quand ces exportations augmentent, les chargements aux gares régionales augmentent en proportion.

Pour ce qui est des fonctions du contrôleur des transports, il ne faut pas oublier que ce n'est pas lui qui vend notre blé. Son rôle consiste à coordonner le transport par rail et par eau, de manière qu'on puisse acheminer