

vraiment une difficulté en raison du temps pendant lequel les sociétés ferroviaires des États-Unis ont gardé nos meilleurs wagons dans leur pays. A ce propos, j'aimerais demander au ministre s'il y a une disposition dans l'accord international ou s'il existe un accord entre les chemins de fer canadiens et ceux des États-Unis, qui empêcheraient nos chemins de fer d'imposer de très lourds frais de surestaries au bout d'un délai raisonnable à compter de la date où le wagon a quitté le Canada. A mon sens, si nous étions autorisés à imposer des frais élevés de surestaries pour chaque jour, les chemins de fer des États-Unis se soucieraient davantage de ramener ici à temps nos wagons. Oui, une disposition, sous forme d'accord international, nous empêche peut-être de le faire.

Voici une autre observation. On a parlé cet après-midi de la distinction injuste qu'on fait à l'égard de certaines régions. Dans la vallée de la rivière de la Paix, on a des difficultés depuis des années au sujet des attributions de wagons, surtout parce que la région est éloignée et bien isolée. J'ai souvent constaté qu'il était nécessaire de communiquer avec M. Milner. J'ai cru qu'il fallait communiquer avec lui au sujet de la répartition de wagons couverts dans cette région. Qu'il ait eu ou non cette responsabilité, chaque fois que je me suis mis en contact avec lui, il a obtenu des résultats. Mais j'ai appris plus tard qu'il se contentait de communiquer avec la Commission du blé et lui demander d'envoyer des commandes pour l'expédition des quantités et qualités de blé disponibles, et dont on avait besoin pour exportation, dans la région de la rivière de la Paix. Chaque fois qu'il est intervenu de la sorte, la Commission du blé a envoyé des wagons dans la région de la rivière de la Paix, et les villes et villages qui avaient subi une injustice étaient bientôt servis.

Je tiens à le répéter à la décharge de M. Milner: il obtenait des résultats, et je n'ai aucune plainte à formuler à propos de la façon dont il a traité toutes les affaires que j'ai eu à lui confier. C'est pourquoi je crois que nous aurions raison, autant que je puisse en juger d'après ma propre expérience, de prolonger la validité de cet amendement.

Il y a une chose, à mon avis, qu'il faudrait faire. D'après ce que j'ai entendu ici cet après-midi, une grande confusion règne apparemment quant aux fonctions et aux pouvoirs du contrôleur des transports. Il me semble qu'il faudrait faire aux membres de ce comité une déclaration claire et précise à propos de ces fonctions que nous sachions exactement à qui nous devrions nous adresser pour faire redresser ces prétendues injustices. Le ministre consentirait-il à nous

faire une déclaration sur tout règlement établi dans son ministère pour la définition des pouvoirs et des fonctions du contrôleur et pour déterminer ces pouvoirs et fonctions par rapport aux pouvoirs et fonctions de la Commission du blé et du ministère du Commerce. Si ces éclaircissements nous étaient donnés, je suis certain que M. Milner ne serait plus la cible des critiques qui lui ont été lancées ces jours-ci. Je serais reconnaissant au ministre de nous donner un clair exposé de la question.

L'hon. M. Marler: Monsieur le président, l'honorable député vient en fait de soulever deux questions. L'une vise les arrangements conclus entre les compagnies de chemin de fer à propos des échanges de matériel roulant. Je pourrais demander à l'honorable député de relire ce que M. Gordon a dit au comité sessionnel des chemins de fer et de la marine marchande. Je pense que cela se trouve à la page 210. L'honorable député y trouvera un exposé général de la situation.

M. Low: Le ministre pourrait-il nous en donner la date?

L'hon. M. Marler: Non, je le regrette.

M. Low: Quelle année cela se passait-il?

L'hon. M. Marler: C'était au comité des chemins de fer et de la marine marchande de cette année, et l'exposé en question se trouve aux pages 210 et 211. Je ne vais citer qu'une ou deux phrases du témoignage de M. Gordon. Voici ce qu'il a dit:

Les règlements engagent les chemins de fer à retourner les wagons d'une autre société par les voies les plus directes.

Telle est l'entente en vigueur entre les membres de l'*American Association of Railroads*. Il a ajouté:

Lorsqu'un wagon américain vient à Montréal, nous sommes censés le retourner par la voie la plus directe. Nous n'avons pas le droit, par exemple, de l'envoyer dans l'Ouest canadien. Nous devons le retourner même si nous avons l'autorisation de nous en servir. Toutefois, il existe des stipulations interdisant de le garder indéfiniment dans l'attente d'un chargement.

En vérité, monsieur le président, les ententes conclues entre les chemins de fer quant à l'utilisation du matériel roulant sont, à tout prendre, mutuellement avantageuses pourvu qu'elles soient observées par toutes les parties intéressées. Les honorables députés comprendront à quelles difficultés nous nous heurtons, surtout quand notre matériel roulant est de bonne qualité, pour le reprendre aux chemins de fer qui n'ont pas de si bon matériel. Dans les entreprises ferroviaires, on a tendance à garder ce qu'on a aussi longtemps qu'on le peut faire impunément.