

Certains honorables députés ont parlé au cours du débat cet après-midi et ce soir comme si le contrôleur des transports ne s'intéressait qu'aux céréales. L'honorable représentant de Dauphin qui vient justement de parler, a dit clairement, je pense, que telle n'était pas son idée de la situation mais d'autres députés qui l'ont précédé ont certainement donné à entendre que le transport des céréales était la seule fonction incombant au contrôleur des transports.

M. Castleden: C'était celle dont nous avons lieu particulièrement de nous plaindre.

L'hon. M. Marler: En formulant ces remarques, je ne m'adresse pas spécialement à l'honorable député d'Yorkton. Il constatera peut-être que certaines de mes remarques s'appliquent à ce qu'il a dit; dans les circonstances, si le chapeau lui va, il pourra le coiffer.

M. Argue: Qu'a fait le contrôleur des transports dans ces autres domaines?

L'hon. M. Marler: Si le représentant veut bien me laisser poursuivre mes remarques, j'espère réussir à satisfaire les députés. J'admets que c'est demander beaucoup sans doute, mais je vais tâcher d'y arriver.

M. Argue: Dites-nous ce qu'il a fait.

L'hon. M. Marler: Quand le député m'a interrompu, je disais que le transport des céréales n'est pas tout ce qui incombe au contrôleur des transports. En vertu de la loi, il doit assurer le transport rapide, efficace et méthodique des marchandises en vrac. Les marchandises en vrac comprennent des denrées comme le grain et les produits du grain, les minerais et les minéraux, les métaux ferreux, les débris de fer et d'acier, le sable, la pierre et le gravier, le bois à pâte, la pâte de bois, les poteaux et billes, le charbon et le coke, le soufre et le phosphate. Je ne dis pas que nos vis-à-vis s'inquiètent plus de ces denrées que du grain. Je comprends bien qu'ils s'intéressent particulièrement au grain et je sais aussi que cette denrée paraît être celle dont doit surtout s'occuper le contrôleur des transports.

Il y a à un instant, nous avons parlé des pouvoirs du contrôleur des transports. Certains députés semblent croire que la loi lui accorde les pouvoirs les plus vastes. D'autres semblent penser que ces pouvoirs sont insuffisants. Pour le député de Prince-Albert, l'exercice peu fréquent de ces pouvoirs,—peu fréquent à en juger par le petit nombre de directives écrites qui proviennent du contrôleur des transports,—indique qu'ils sont inefficaces. Je dirai que, si les pouvoirs étaient inexistant, le contrôleur des transports serait impuissant. Seuls les pouvoirs

[L'hon. M. Marler.]

prévus à la loi lui permettent d'exercer ses fonctions de façon efficace.

Dans l'examen de ce qui s'est produit en 1955 dans le transport des céréales et de ce qui s'est passé depuis, mettons, le début de la présente année-récolte, à partir du 1^{er} août 1955 jusqu'à ce moment, je pense que les députés ont oublié que l'année 1955 a été très active pour toutes les formes de transport au Canada. L'année a été très active, non seulement pour les transporteurs par fer, mais pour les transporteurs par eau et par air. De fait, d'une façon générale, je pense que 1955 passera dans l'histoire comme une bonne année pour le transport.

D'une façon générale, les chemins de fer se sont bien acquittés, je pense, de la tâche qui leur a été confiée au chapitre du transport des céréales. Je ne voudrais pour un instant cacher à la Chambre que, si elle veut se donner la peine d'examiner ce qu'on pourrait appeler le dénombrement des wagons à marchandises, elle constatera que, le 15 août 1955,—date la plus rapprochée du début de la campagne agricole,—le nombre total de wagons couverts dans les Prairies et les régions du Pacifique atteignait près de 45,000 wagons. C'était, à peu près, 5,000 wagons de moins que l'année précédente, à la même date, et environ 10,000 wagons de moins que le 15 août 1953.

Certains députés ont parlé de la situation actuelle et ont demandé s'il y avait effectivement insuffisance de wagons couverts pour transporter la récolte de céréales. Je ne veux pas retenir le comité trop longtemps, mais je me permets de signaler que cette question a été examinée lorsque le comité permanent des chemins de fer et de la marine marchande appartenant à l'État a étudié les comptes des chemins de fer Nationaux du Canada. Je pense que la déposition de M. Gordon à ce propos mérite d'être lue et approfondie. Je la résumerai simplement en signalant qu'il a rappelé avec insistance que la question de savoir s'il y a insuffisance à un moment donné dépend du volume des marchandises à transporter et de la façon dont on veut qu'elles soient transportées, ainsi que du délai accordé pour le transport. Je ne tenterai pas de lire sa déposition. Elle est pas mal longue. Toutefois, je pense que la Chambre y trouverait profit et renseignements. Cependant, il me semble que la preuve peut-être la plus intéressante de la suffisance du nombre de nos wagons couverts pour transporter la récolte de céréales ressort du simple examen de ce qui s'est produit les années passées. Ainsi, en 1952-1953, les envois globaux de blé et d'autres céréales à l'exportation ont atteint plus de 400 millions de boisseaux.

Qu'il me soit permis, dès l'abord, de dire qu'il y avait moins de wagons couverts en