

suis reconnaissant de la réponse qu'il m'a donnée et qui était intéressante mais ce n'était pas la réponse à ma question. Peut-être me permettra-t-on de la répéter aujourd'hui. Voici: étant donné la révélation faite dernièrement par un représentant des brasseries du Manitoba, voulant que des ententes restrictives de vente soient en vigueur entre les brasseries de cette province depuis 1936, le ministre a-t-il l'intention d'ordonner une autre enquête sur les méthodes restrictives du commerce des brasseries de cette province?

L'hon. Stuart S. Garson (ministre de la Justice): Monsieur l'Orateur, je pense que ma réponse, si l'honorable député l'a bien comprise, était bien,—elle est en fait,—la réponse à sa question, parce que les ententes restrictives dont il a parlé dans sa question et celles dont j'ai parlé dans ma réponse sont, je crois bien, les mêmes.

ÉDIFICES DU PARLEMENT

QUESTION À PROPOS DE LA REPRISE DU SERVICE D'ASCENSEUR À LA TOUR DE LA PAIX

A l'appel de l'ordre du jour.

M. W. B. Nesbitt (Oxford): Je poserai une question au ministre des Travaux publics. Vu le grand nombre de personnes qui visitent le parlement de ce temps-ci ou qui le visiteront au cours des prochains mois, combien faudra-t-il de temps pour que l'ascenseur de la Tour de la Paix fonctionne de nouveau?

L'hon. Robert H. Winters (ministre des Travaux publics): Monsieur l'Orateur, je prends avis de la question.

LES TRANSPORTS

PROLONGATION DE L'AUTORISATION D'ÉTABLIR DES RÈGLEMENTS ET DE NOMMER DES CONTRÔLEURS

La Chambre se forme en comité, sous la présidence de M. Robinson (Simcoe-Est), et passe à la suite de la discussion, suspendue le mardi 24 avril, sur le projet de résolution suivant:

La Chambre décide qu'il y a lieu de présenter une mesure législative aux fins de maintenir en vigueur pendant deux autres années les dispositions qui permettent d'établir des règlements pour assurer le transport de marchandises en vrac, ainsi que, entre autres choses, la nomination d'un ou de plusieurs contrôleurs et d'un ou de plusieurs contrôleurs adjoints en vue de l'exécution de ces règlements, et le paiement de leur rémunération.

L'hon. M. Marler: Tout ce que je puis dire en réponse aux rires qui nous viennent de l'autre côté de la Chambre, c'est que je serai heureux quand je pourrai parler avec la

sagesse de mon honorable ami le ministre du Commerce.

M. Argue: Nous le serons aussi.

L'hon. M. Marler: Quand mon honorable ami aura fait la moitié du chemin, je pense qu'il constatera que ses chances de passer de ce côté-ci de la Chambre auront augmenté.

M. Argue: Oh, oh!

L'hon. M. Marler: Monsieur le président, si l'honorable représentant d'Assiniboia me permet de poursuivre mes observations sans nous faire bénéficier de ses interruptions multiples, il me sera peut-être possible de répondre à certaines des questions qui ont été posées au cours du débat qui s'est déroulé hier. Quand nous avons levé la séance hier soir, j'essayais de répondre à la demande de renseignements de l'honorable représentant de Brandon-Souris qui voulait savoir s'il existait vraiment une pénurie de wagons couverts. Je pensais, monsieur le président, que les données relatives à l'année-récolte 1952-1953 témoignaient d'une façon éloquentes qu'on disposait du nombre de wagons couverts requis pour transporter une bonne récolte, et que ce qui a été accompli en 1952-1953, quand les expéditions totales de blé et d'autres céréales en vue de leur exportation se sont élevées à un peu plus de 400 millions de boisseaux, démontrait que les chemins de fer sont capables d'acheminer toute une récolte du volume de celle de 1952-1953.

Au cours du débat d'hier après-midi, on a mentionné la situation des chemins de fer canadiens par rapport à celle des compagnies ferroviaires américaines du point de vue des wagons couverts.

Le député de Kindersley a mentionné certains chiffres, mais je ne crois pas qu'il ait exposé complètement la situation. Malheureusement pour les chemins de fer canadiens peut-être, l'acheminement des wagons ne se limite pas uniquement aux wagons couverts. Dans leurs rapports avec les chemins de fer américains, il faut tenir compte de l'ensemble de la situation. Il faut également tenir compte que les chemins de fer canadiens sont obligés d'employer leurs meilleurs wagons couverts pour transporter aux États-Unis du papier fini canadien. L'honorable député comprendra, j'en suis sûr, que lorsque ces wagons couverts se trouvent sur les lignes américaines, vu qu'ils sont de bonne qualité, on s'empresse moins de les retourner que s'il s'agissait de wagons qui ne conviennent pas au transport des marchandises de toutes sortes.

Les chemins de fer canadiens sont dans une situation désavantageuse uniquement à cause de la quantité des expéditions de papier-journal. Voilà un autre service qui diminue