

être livrées dans des wagons couverts vers les élévateurs terminaux, les routes deviendraient alors impraticables.

Situation curieuse qui s'est produite il y a 4 ou 6 semaines et règne même encore en certains cas peut-être, les routes étaient impraticables et les élévateurs ruraux étaient vides; pourtant, les cultivateurs avaient d'énormes quantités de céréales dans leurs greniers, sur leurs fermes, mais ils ne pouvaient les livrer, faute de routes praticables. Voilà encore un autre goulot d'étranglement; un autre retard se produit à une époque de l'année où chaque jour entraîne des pertes pour le cultivateur de céréales.

Pour ces motifs, je crois que le Gouvernement serait sage d'étudier la possibilité d'agrandir les locaux d'entreposage aux terminus, d'abord, pour que les céréales puissent être expédiées aussi rapidement et continuellement que possible vers les endroits d'expéditions d'où on puisse les charger sur des bateaux. Il s'agit de rajeunir les méthodes officielles d'acheminement des céréales. Il nous faut une méthode plus efficace et plus synchronisée.

Comme je l'ai signalé au début de mes brèves remarques, la motion demande la nomination d'un contrôleur et d'un ou de plusieurs contrôleurs adjoints et une rémunération pour leurs services. Avant l'adoption de la résolution, j'aimerais que le ministre dise au comité pourquoi il recommande la nomination d'un ou peut-être de plusieurs contrôleurs adjoints. Est-ce parce que le contrôleur trouve que son travail est devenu si lourd qu'il ne peut s'en occuper? Le Gouvernement songe-t-il à accorder au contrôleur actuel et à son adjoint plus de pouvoirs qu'ils n'en ont eu dans le passé? Devons-nous nous attendre que le contrôleur soit chargé d'autres fonctions que celles qu'il a déjà? Ce sont là des questions auxquelles on devrait répondre avant que la résolution soit adoptée.

J'aimerais que le ministre réponde à certaines autres questions. Par exemple, on devrait maintenant dire au comité, clairement et sans équivoque, quels sont les pouvoirs du contrôleur actuel, ce qu'ils doivent être et dans quelle mesure il a exercé les pouvoirs qui lui ont été accordés. Nous aimerions également savoir combien de wagons couverts ont été répartis au cours des douze derniers mois par suite des pouvoirs qu'exerce le régisseur des transports. En outre, nous aimerions savoir s'il existe une pénurie générale de wagons couverts au Canada, compte tenu du transport de toutes les marchandises en vrac. Enfin, nous aimerions savoir s'il y a une raison particulière pour laquelle la pénurie de wagons couverts pour le transport des céréales a été aussi

grave qu'elle a semblé l'être, d'après les déclarations faites ces derniers mois.

Ce sont là quelques-unes des choses que nous voulons savoir. Le ministre devrait aussi pouvoir nous dire quel ministre est chargé de la répartition de la répartition des wagons couverts. Le ministre du Commerce nous a fait diverses déclarations. Nous avons parfois reçu des communications du ministre de l'Agriculture. Pour ma part, je n'ai pas entendu grand chose à cet égard du ministre des Transports, mais il me semble que la question relève au moins de ces trois ministères. Peut-être en intéresse-t-elle d'autres aussi. Il serait peut-être bon que les trois ministres en cause se forment en une sorte de comité des wagons au sein du Cabinet. Ce serait peut-être un petit conseil du Trésor. Ils pourraient trouver un caveau approprié dans l'édifice de l'Est où ils se retrancheraient jusqu'à ce qu'ils aient résolu le problème.

M. Castleden: Je voudrais savoir du ministre des Transports si le contrôleur est autorisé à donner à une compagnie ferroviaire des instructions tendant à l'attribution de wagons couverts à un élévateur situé à un point de livraison. Le contrôleur a-t-il cette autorité?

L'hon. M. Marler: Monsieur le président, je regrette que certains députés qui ont pris part aux délibérations ne semblent pas avoir compris la brève déclaration que j'ai faite au commencement du débat et qui exposait, à mon avis, en termes très simples, l'objectif exact des modifications de la loi sur le ministère des Transports envisagées après l'adoption du projet de résolution. Le projet de résolution et la modification de la loi sur le ministère des Transports ont je le répète, pour objet de prolonger la validité de l'article 6 a), jusqu'au 31 mai 1958.

Lorsque j'ai dit que tel était le seul objectif, j'avais pensé que les honorables députés comprendraient que ni le projet de résolution ni la mesure qui doit venir ensuite ne prévoient la nomination d'un nouveau contrôleur des transports ni un accroissement des pouvoirs que lui confère le statut dont j'ai parlé il y a un moment. Il n'est pas nécessaire de nommer un nouveau contrôleur. J'avouerai que les termes du projet de résolution semblent annoncer la nomination d'un contrôleur adjoint mais je suis certain que les honorables députés, s'ils veulent bien se reporter à la mesure initiale qui a été adoptée en 1954, verront qu'elle prévoit la nomination d'un ou de plusieurs contrôleurs adjoints. A ce point de vue, donc, même si le projet de résolution paraît annoncer quelque chose de nouveau, tout est déjà prévu à la loi existante.