

atténué, mais il reste que les pouvoirs conférés au contrôleur des transports n'ont pas été utilisés; or des pouvoirs non utilisés sont sans efficacité.

Les règlements relatifs à la régie des transports et adoptés aux termes de la loi figurent dans la codification des ordonnances et règlements statutaires de 1955. Le contrôleur des transports détient des pouvoirs énormes. En outre, au cas où la besogne se révélerait trop lourde pour lui, on a pourvu à la nomination d'un contrôleur adjoint des transports qui exerce n'importe quel ou la totalité des pouvoirs conférés au contrôleur par ces règlements. Les pouvoirs du contrôleur adjoint n'ont été limités que sous un rapport: les ordonnances rendues par lui pourraient être, après examen, modifiées, annulées ou changées par le régisseur.

Le contrôleur des transports est autorisé à ordonner à toute personne faisant du transport en vrac de transporter des marchandises en vrac, à fixer des contingents minimums, des proportions maximums et ainsi de suite. Les pouvoirs conférés sont si étendus que, peu importe les mesures qu'il prenne, pourvu qu'il agisse dans les limites de ses pouvoirs, on n'a pas de droit d'ester en jugement. Si une personne échoue à remplir un contrat ou une obligation à cause de l'ordonnance du contrôleur, c'est une bonne défense contre une poursuite intentée à cette personne de déclarer au tribunal et de prouver que les dispositions prises l'ont été en conformité de l'ordonnance du contrôleur des transports.

Ce sont là des pouvoirs aussi absolus que très étendus, puisque le contrôleur des transports a la faculté de passer outre à un contrat conclu et, une fois qu'il a pris cette décision, il a la faculté de refuser toute poursuite devant nos tribunaux à la victime des conséquences de la rupture de contrat qui résulte de toute décision prise par le contrôleur. De lourdes amendes sont prévues. Il en est une de \$5,000, et ainsi de suite.

Les règles étaient rigoureuses, certaines même, je crois, d'une rigueur inexorable, mais les pouvoirs étaient néanmoins très étendus. Le contrôleur avait des pouvoirs qu'à peu près n'importe qui aimerait détenir, puisque, peu importe ce qu'il fasse ou le contrat qu'il brise, il agissait dans le cadre de l'autorité qui lui était conférée. J'aimerais que le ministre nous explique dans quelle mesure le contrôleur des transports pouvait être tenu responsable de la pénurie de wagons? Faut-il imputer au ministère du Commerce ou, comme le ministre l'a laissé entendre plus tôt, au contrôleur des transports, la responsabilité de ce que les éleveurs de la tête des Lacs et d'autres endroits du Canada n'ont pas été remplis alors que

100 millions de boisseaux de blé auraient pu y être emmagasinés si des wagons avaient été disponibles?

Le contrôleur des transports a dit qu'il n'y avait eu aucune défaillance de sa part. Je demande donc au ministre, quand il nous donnera sa réponse, d'expliquer aux cultivateurs de l'Ouest pourquoi ils n'ont pu, d'octobre à mars, expédier qu'une parcelle de ce qu'ils avaient; et encore le mot "parcelle" est-il trop généreux si l'on songe que pendant ce temps il y avait de l'espace disponible pour emmagasiner 100 millions de boisseaux. Dans quelle mesure le contrôleur des transports a-t-il fait usage de ses pouvoirs? Quelles décisions a-t-il prises du mois d'octobre au 1^{er} avril? Y a-t-il eu des négligences de la part de ceux à qui le contrôleur avait ordonné de fournir les wagons et de les mettre à la disposition du transport du blé?

S'il y a eu pareilles négligences, a-t-on intenté des poursuites en vertu des règlements? Si je lis bien, la gestion du contrôleur des transports nous coûte \$26,000 par an. Qu'a-t-on fait? Que fait-on en ce moment? Chose étrange, monsieur le président, il est presque impossible de s'assurer les transports nécessaires du Pacifique-Canadien. Est-ce parce que le blé expédié par le Pacifique-Canadien ne peut atteindre Churchill? Quelle est la base actuelle de l'allocation? Le ministre voudra-t-il étudier avec le contrôleur des transports la juste répartition des moyens locaux de façon que les endroits des Prairies, ils sont légion, ou ces débouchés reçoivent une part juste et raisonnable, pour que les régions qui n'ont pu jusqu'ici écouler que deux, trois ou quatre boisseaux à l'acre aient une augmentation de contingents, que les wagons à marchandises nécessaires soient mis à la disposition des régions qui en ont le moins reçu jusqu'à présent afin qu'un degré raisonnable d'égalité soit assuré entre tous les points de vente?

La situation n'est pas aussi mauvaise qu'il y a deux mois. Elle s'est améliorée. Mais eu égard aux travaux du printemps et à l'argent qu'il serait nécessaire de mettre à la disposition des cultivateurs, tout ce que le ministre pourra faire, par l'entremise du contrôleur des transports, pour assurer une juste et raisonnable répartition des wagons à marchandises sera, j'en suis sûr, apprécié à sa valeur par le cultivateur de l'Ouest. Ils ont besoin de comptant. Il semblerait que l'entrée dans la terre promise soit encore une fois ajournée, et qu'il ne soit pas encore question de la liquidation définitive de la mise en commun de 1954-1955. Mais nous espérons toujours. Pendant que la Commission du blé continue de réfléchir et attend pour se