

c'est simplement pour bien souligner à quel point je suis moi-même persuadé qu'il importe de bien manifester combien nous partageons ces principes, surtout si on songe qu'en ce moment même on nous demande d'approuver l'aménagement d'une ligne grâce à laquelle pourra être mise en valeur une certaine région du Nouveau-Brunswick. Il faut que nous reconnaissons l'obligation qui est nôtre de concourir autant que nous pouvons à la mise en valeur de chacune de nos provinces atlantiques.

Nous espérons que ce premier pas sera suivi de bien d'autres, grâce auxquels pourront être mis à profit les talents utilisés à la mise en valeur des matières premières, talents qui pourront assurer des emplois permanents et bien payés à un grand nombre de citoyens de cette province. Le gouvernement du Canada a des obligations dont il ne s'est pas encore acquitté, tant vis-à-vis du Nouveau-Brunswick que vis-à-vis des autres provinces atlantiques. Nous voulons aujourd'hui dire combien nous sommes favorables à toutes les mesures qu'on pourrait prendre pour utiliser au mieux les matières premières découvertes.

Nous osons espérer qu'on ira un peu plus loin et qu'on favorisera aussi par tous les moyens la construction d'usines, l'installation d'industries et la multiplication des possibilités d'emploi qui doivent aller de pair d'un bout à l'autre du Canada avec la mise en valeur de nos propres ressources naturelles.

M. Blackmore: Avant l'adoption de cette mesure, j'aimerais assurer au ministre que les créditistes députés à la Chambre et tous les créditistes du pays approuveront de tout cœur cette mesure.

L'hon. M. Marler: J'aimerais répondre à deux questions soulevées au cours de la discussion. On a demandé, en premier lieu, s'il y aurait appel d'offres pour la construction de cet embranchement. Le projet de loi renfermera la disposition habituelle prescrivant l'appel d'offres.

L'honorable député de Northumberland a également demandé si on avait l'intention de mettre l'entreprise en chantier au plus tôt et quand on en prévoyait le parachèvement. Je dois lui dire que la direction des Chemins de fer Nationaux souhaite ardemment l'adoption de cette mesure afin de pouvoir lancer l'entreprise immédiatement, et qu'elle prévoit la fin des travaux pour le 1^{er} novembre 1958.

(Rapport est fait du projet de résolution, qui est adopté.)

L'hon. M. Marler demande alors la permission de présenter le bill n° 248, tendant à autoriser la construction, par la Compagnie

des chemins de fer nationaux du Canada, d'une ligne ferroviaire dans la province du Nouveau-Brunswick depuis un point à ou près de Bartibog vers l'ouest jusqu'à la rivière Tomogonops, dans le voisinage des lacs Little River.

La motion est adoptée et le bill est lu pour la 1^{re} fois.

LES TRANSPORTS

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

L'hon. George C. Marler (ministre des Transports) propose que la Chambre se forme en comité, afin d'étudier 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.

(La motion est adoptée et la Chambre se forme en comité, sous la présidence de M. Applewhaite.)

L'hon. M. Marler: Monsieur le président, les termes de ce projet de résolution sont si clairs qu'il n'est vraiment pas nécessaire d'en expliquer l'objet. Qu'il me suffise de rappeler au comité qu'en 1954 le Parlement a modifié la loi sur le ministère des Transports afin de permettre au gouverneur en conseil d'établir des règlements, et je cite la loi, "en vue d'assurer le transport rapide, efficace et méthodique des marchandises en vrac". Cette modification, qui fait partie de l'article 6A de la loi sur le ministère des Transports, expire le 31 mai 1956. Le seul objet du texte législatif que nous avons l'intention de présenter une fois que le projet de résolution aura été adopté est de prolonger la durée de cet article 6A jusqu'au 31 mai 1958.

M. Diefenbaker: Ainsi que l'a dit le ministre, ce règlement a tout d'abord été établi en 1951, en conformité des dispositions de la loi sur les pouvoirs d'urgence. Puis, en 1954, l'article 6A de la loi sur les transports a été modifié de façon à accorder au gouverneur en conseil le pouvoir d'établir des règlements pour assurer le transport rapide, efficace et méthodique des marchandises en vrac. Parmi les autres pouvoirs accordés, il y avait celui qui permettrait de désigner un contrôleur des transports et un contrôleur adjoint. Je sais qu'il faut exercer un certain contrôle pour que les wagons à marchandises disponibles servent à leurs fins. Mais ce qui s'est