

cette mesure? J'ai posé en janvier une question au ministre du Commerce. Je puis peut-être obtenir du ministre des Transports les renseignements que je sollicitais. Pourquoi a-t-on laissé s'accumuler tant d'espace aux éleveurs de tête de ligne à une époque de l'année où il y avait encombrement de céréales et où les cultivateurs avaient un si grand besoin d'argent? Faut-il en blâmer le contrôleur? Y avait-il pénurie de wagons couverts? Pourquoi au juste a-t-on laissé s'accumuler l'espace à ce moment critique?

**L'hon. M. Marler:** Monsieur le président, je m'efforcerai de répondre d'abord à la seconde question. Je suppose que je pourrais demander à l'honorable député pourquoi il semble y avoir tant d'espace inoccupé actuellement aux points d'expédition ruraux. Il sait parfaitement que la question de remplir l'espace vacant aux éleveurs terminus ou aux autres ne dépend ni du ministre des Transports ni du contrôleur des transports. Je suis certain qu'il reconnaît que cela ne fait pas partie des fonctions du contrôleur des transports ni, évidemment pour la même raison, des fonctions du ministre ou du ministère des Transports.

La première question posée par le député semble laisser entendre que, le wagon une fois chargé, l'affaire est close, mais ce n'est pas le cas. Il me semble parfaitement évident qu'il appartient au contrôleur des transports de coordonner les mouvements divers de façon à ce que les wagons soient aux endroits appropriés quand il s'y trouve des navires prêts à recevoir un chargement. J'espère qu'il ne me sera pas nécessaire de pousser la question beaucoup plus loin. Il ne s'agit pas seulement de charger un wagon de céréales pour dire que l'opération est terminée. D'ailleurs, ce n'est pas l'aspect qui incombe au contrôleur des transports. Sa tâche consiste, en effet, à coordonner les mouvements des wagons à partir de ce moment-là.

**M. Johnson (Kindersley):** Quand la Commission canadienne du blé autorise une expédition à partir d'un éleveur, n'en précise-t-elle pas la destination? Mon propre agent d'éleveur m'a dit qu'un certain wagon était destiné à Port-Arthur ou Fort-William ou Churchill. Le chemin de fer n'a qu'à le prendre et l'y acheminer.

**L'hon. M. Marler:** Je crois qu'il en est ainsi; mais l'ayant exprimé simplement, je devrais peut-être, pour dire qu'on procède de la façon requise, citer un exemple au député. En ce qui concerne le mouvement des céréales partant des ports de l'Atlantique, j'apprends qu'une des fonctions de M. Rowan à Montréal consiste à se tenir en rapports avec les agents des navires de haute mer pour leur dire dans

quel port il y a lieu d'envoyer ceux-ci afin d'obtenir les catégories qui doivent constituer leur chargement. Dans certain cas, il faut donner des directives. Les wagons étaient d'abord censés se rendre à Halifax, mais il peut être nécessaire de les rediriger vers Saint-Jean. C'est simplement un exemple que je donne pour indiquer que la première responsabilité du contrôleur des transports est de coordonner les divers organismes de transport nécessaire à l'acheminement des céréales dans les différentes parties du pays et d'harmoniser l'acheminement des céréales avec l'acheminement d'autres marchandises en vrac.

Il n'y a pas très longtemps, j'ai parcouru ma correspondance à ce propos. J'ai constaté avec intérêt que le contrôleur des transports a dit avoir assuré, au cours de la saison de navigation, l'acheminement d'environ sept millions de tonnes de minerai, d'environ quatorze millions de tonnes de charbon, d'environ 800,000 tonnes de pierre calcaire, de diverses quantités de bois à pâte, en plus du blé et d'autres céréales. A première vue, on pourrait supposer que ce travail puisse se faire automatiquement; mais je ne pense pas qu'une tâche aussi complexe que l'acheminement des céréales des provinces de l'Ouest à la côte du Pacifique ou à la tête des lacs et, de là, aux ports de l'Atlantique puisse se faire sans direction.

Si je puis m'exprimer brièvement, il est essentiel que quelqu'un assure le contrôle général de cet acheminement, que quelqu'un ait le genre de pouvoirs prévus dans la loi. Il me semble y avoir divergence d'opinion. Les honorables vis-à-vis semblent penser que l'autorité devrait s'exercer à une étape antérieure des opérations. Tout ce que je puis dire cependant, c'est que nous discutons une mesure législative qui a été adoptée à l'unanimité en 1954. Elle a été bien appliquée depuis, je pense, et nous demandons de la proroger encore pour deux ans.

**M. Campbell:** Le ministre n'a pas donné la réponse que je désire. Comme l'a dit le ministre, une étroite coordination s'impose et nous critiquons précisément le manque de coordination. D'abord, le cultivateur doit transporter le blé à l'éleveur, s'il y a de l'espace.

**L'hon. M. Marler:** Cela n'est pas de la compétence du contrôleur du transport.

**M. Campbell:** Il faut qu'il y ait de l'espace dans l'éleveur. Le simple bon sens exige, il me semble, qu'il y ait de l'espace dans l'éleveur pour que le cultivateur puisse y transporter son blé et pour qu'il y ait de l'espace dans ledit éleveur, il faut que le blé qui y est emmagasiné soit transporté vers un point