

présente résolution. Voici maintenant la réponse n° 4:

M. Rowan ne touche aucun traitement au titre de la régie des transports. Il est toutefois rémunéré en qualité de fonctionnaire de la Commission canadienne du blé.

Il semble évident que le ministre des Transports hésite à dépenser de l'argent. Le ministère s'efforce d'obtenir des gens pour remplir ces fonctions à temps partiel. Cette réponse contredit un peu celle qu'on a donnée à l'honorable député d'Assiniboia au comité de l'agriculture et de la colonisation. Je cite la page 239 du compte rendu des délibérations:

M. Argue: Combien de fonctionnaires à plein temps sont-ils employés en vertu de cette loi?

M. Milner: Combien de fonctionnaires à plein temps?

M. Argue: Oui.

M. Milner: Il y a Dan Kane sur le littoral occidental, ainsi qu'une sténographe; ensuite, il y a ma secrétaire à Ottawa et moi.

D'où vient le contrôleur adjoint des transports? On l'a mentionné dans la réponse à ma question, mais je doute un peu que les fonctions du contrôleur des transports sont remplies en partie par sa secrétaire compétente, qui a son bureau dans l'édifice Hunter. Je suppose que cela peut fort bien se faire car, en vertu des pouvoirs fort étendus conférés au contrôleur des transports afin de lui permettre d'organiser notre transport en vrac, de s'occuper de remplir les navires et ainsi de suite, des directives sont données. Le 24 février j'ai demandé:

Combien de directives le contrôleur des transports a-t-il données aux chemins de fer...

La réponse vint: aucune. Autrement dit, le contrôleur des transports agit par téléphone en essayant d'amener les chemins de fer par intimidation à faire ce qui lui plairait. S'ils décident de transporter du bois ou du charbon au lieu du blé, il n'y a pas grand chose à faire. Je puis comprendre que les fonctions du contrôleur des transports sont très importantes, mais il saute aux yeux que le ministère a manqué de méthode et de largeur de vue en cette affaire.

Nous devrions être en mesure de nommer des contrôleurs des transports qui fassent de cette besogne leur unique affaire, qui travaillent à plein temps et qui soient rémunérés par le ministère. Je vais plus loin; j'estime que cet emploi est si important à l'heure actuelle que nous devrions nommer d'autres contrôleurs des transports pour remplir les fonctions voulues. Il ne serait pas souhaitable, à mon avis, d'attendre après les prochaines élections générales avec l'espoir qu'il serait alors possible de faire les nominations supplémentaires. Ces circonstances ménageraient peut-être l'occasion de mettre à la retraite de vieux serviteurs du parti, mais

[M. Johnson (Kindersley).]

là encore ce serait un jeu irrégulier. En somme les fonctions d'un contrôleur des transports sont si importantes qu'il devrait organiser les services de transport au Canada avec efficacité pour rendre aux cultivateurs et aux hommes d'affaires du pays les services dont ils ont besoin.

M. Smith (Battle-River-Camrose): Monsieur le président, mon parti se fait un plaisir d'appuyer la résolution qui prévoit la présentation à la Chambre, d'ici quelque temps, d'une mesure visant à prolonger de deux ans l'autorisation de réglementer le transport des marchandises en vrac. Comme on l'a déjà souligné au cours du débat, le genre de réglementation qui préside depuis quelques années au transport des céréales de l'Ouest vers les élevateurs terminaux de la côte et de la tête des lacs s'est révélé radicalement mauvais.

On nous a dit très clairement l'automne dernier qu'il ne fallait nullement attribuer l'incapacité où se trouvaient les cultivateurs de l'Ouest d'expédier leurs céréales, à une pénurie de wagons couverts dans l'Ouest. Je ne puis retenir l'impression que quelque chose ne devait pas aller dans le ministère des Transports pour qu'une telle situation puisse se produire. Il ne fait aucun doute que le contrôleur des transports et les autres fonctionnaires qui se chargent de l'acheminement des marchandises d'un bout à l'autre du Canada ont dû savoir plusieurs mois d'avance qu'ils auraient un grand besoin de wagons couverts pour acheminer la récolte de 1955 et peut-être les restants de la récolte de 1954 qui pourraient encore se trouver dans l'Ouest.

A mon avis, ces wagons auraient dû être affectés aux points d'expédition de l'Ouest, non pas en janvier ou en février, après l'ouverture de la session parlementaire, mais au début de l'automne, pour que les petits élevateurs de l'Ouest se débarrassent de leurs réserves de manière à permettre aux cultivateurs de venir y livrer leur blé avant que les routes ne deviennent impraticables.

Toutefois, j'ai l'impression qu'il ne serait pas juste d'en imputer tout le blâme au ministère des Transports. A mon avis, le ministre du Commerce a bien quelque responsabilité en ce qui concerne la vente des céréales. Il ne devrait pas essayer, comme il l'a fait l'automne dernier, de reprocher à d'autres le manque de programmes dont son propre ministère aurait fort bien pu, au moins dans une certaine mesure, s'occuper.

La confusion ne manque pas en ce qui concerne la situation aux élevateurs de l'Ouest. Certains endroits ont droit à un contingent de trois boisseaux, d'autres de quatre et ainsi de suite. Le transport des céréales manque d'uniformité. Ainsi, j'ai