

un éleveur, rien n'assure que les chemins de fer vont y envoyer des wagons.

Je pense que le Syndicat du blé de la Sasaktchewan a, comme moi, l'impression que le contrôleur des transports doit aider la Commission canadienne du blé à l'acheminement des wagons de chemin de fer pour l'exécution d'une commande d'expédition. Il y a des stations dans l'Ouest qui ont compté jusqu'à 70 commandes d'expédition aux éleveurs pendant deux mois avant que des wagons leur soient envoyés, tandis que d'autres endroits, munis d'une vingtaine de commandes, ont obtenu de 10 à 15 wagons.

Je pense que le contrôleur des transports devrait accepter de s'occuper de l'acheminement des wagons par les compagnies ferroviaires, proportionnellement à ceux que répartit la Commission canadienne du blé. De cette façon, il serait plus utile aux agriculteurs de l'Ouest qu'en se contentant d'agir comme fonctionnaire non rémunéré qui s'attribue le mérite des expéditions faites par la Commission canadienne du blé.

J'aimerais que le ministre explique davantage les fonctions du contrôleur des transports. Il doit certainement avoir autre chose à faire que de s'attribuer le mérite des envois qui ont été transportés aux terminus et à la tête des lacs.

M. Knight: Monsieur le président, cette discussion m'a intéressé, peut-être parce que j'ai fait partie du comité des chemins de fer. L'honorable député de Kindersley a soulevé une couple de questions. Je pense qu'il serait bon de consigner au compte rendu la réaction de M. Gordon à ces deux questions. Au bas de la page 222 du compte rendu du comité, on m'attribue les paroles suivantes:

Si j'ai bien compris, on avait le privilège de commander un wagon à la société ferroviaire; c'était le cas autrefois du moins, car je me rappelle avoir chargé le mien depuis le quai de chargement. Procède-t-on encore de la sorte? Puis-je vous demander de me faire envoyer un wagon à un certain éleveur, et le faites-vous?

M. Gordon a répondu:

Non. La Commission du blé doit prendre la décision au sujet des wagons dont on a besoin dans telle ou telle région. Elle nous signale le nombre de wagons à laisser dans telle ou telle région, et nous essayons de nous conformer à ces instructions. La responsabilité en incombe à la Commission du blé.

J'aimerais consigner une autre déclaration de M. Gordon:

Dans toute cette affaire, il est essentiel que les sociétés ferroviaires aient l'entière collaboration des intéressés à l'égard des wagons vides.

M. Gordon a bien souligné ce fait. Il a dit que leurs opérations se trouvent gênées quand ils n'obtiennent pas au moment voulu les wagons déchargés. A la suite d'une ques-

tion portant sur les fonctions du contrôleur des transports, M. Gordon a défini ces fonctions. On lui avait demandé si le contrôleur leur donnait des directives précises ou écrites. Voici ce qu'il a répondu:

Quand on sait que nous nous occupons de 5,000 points d'éleveur régional, on comprend que les formalités doivent être réduites au minimum. De fait, bien que nous ne recevions pas de directives écrites ou formelles, le contrôleur des transports maintient avec les employés supérieurs du chemin de fer des rapports quotidiens et même, parfois, d'heure en heure.

Il a expliqué ensuite que ces conversations téléphoniques entre le contrôleur des transports et les employés du chemin de fer se poursuivaient d'heure en heure. Voilà, semble-t-il, comment les choses se passent. Il est un dernier commentaire de M. Gordon que j'aimerais consigner au compte rendu. Le ministre des Transports a invoqué le témoignage de M. Gordon, citant les passages qu'il voulait citer et qui se rattachaient aux questions posées. Je me suis demandé si M. Gordon inspirait le ministre des Transports ou si, au contraire, celui-ci inspirait M. Gordon.

L'hon. M. Marler: Je m'inspire même de l'opposition.

M. Knight: Au moins un ministre admet qu'il peut apprendre quelque chose.

L'hon. M. Marler: J'espère ne pas avoir admis cela avec trop d'empressement.

M. Knight: Après cette agréable interruption du ministre, je citerai les paroles que voici de M. Gordon:

Il faut se rappeler cela et ne pas oublier également qu'il s'exerce bien des contrôles dans le cas du transport des céréales. Sauf erreur, la Commission du blé possède une autorité absolue quand il s'agit de décider quelles catégories de blé doivent être transportées. Les chemins de fer n'ont absolument rien à voir à cela. Nous faisons ce qu'on nous demande.

J'ai un peu ri dans ma barbe quand M. Gordon a dit cela.

Le contrôleur des transports possède une certaine autorité pour ordonner comment doit se faire le transport des diverses céréales, quelle priorité il faut donner au transport vers telle ou telle région du pays, et ainsi de suite.

Puis M. Gordon est passé à un autre sujet. Au cours de ce témoignage de M. Gordon, j'ai eu l'impression que, selon lui, la responsabilité incombait entièrement à la Commission du blé.

M. Campbell: Monsieur le président, je désire poser deux questions. Si c'est la Commission du blé qui a la haute main sur la situation et régit la répartition des wagons couverts, pourquoi sommes-nous saisis de