

construction a diminué dernièrement. Toutes ces pertes proviennent du fait que le Canadien National s'assied sur la partie de son anatomie qui fait le moins de bien—j'ai déjà employé un mot beaucoup plus court; tout le monde sait de quoi il s'agit, il est donc inutile de le répéter.

La seule réaction du ministre des Transports jusqu'à présent a été de lever les bras au ciel et de dire: Tout le monde a des problèmes, monsieur l'Orateur. Les mots qu'il a employés se trouvent dans le harsard; il ne l'a pas dit exactement dans ces termes, mais cela revient au même. Même le B.C. Railway a des difficultés, nous a-t-il dit. C'est pourquoi j'ai été poussé à dire que le B.C. Railway a eu l'automne dernier la prévoyance de se tourner vers l'avenir et de se préparer à attaquer le problème. Mais ce n'est pas le cas du gouvernement dont les ministres siègent là-bas, ni du Canadien National. C'est une triste situation.

Tout ce que nous demandons, c'est que le gouvernement fédéral accorde autant d'attention à ce problème qu'à celui du transport des céréales. Peut-être même pas cela. Je ne veux pas dire qu'il faut puiser dans le trésor public pour le moment et en sortir 46 millions de dollars pour construire 2,000 wagons; en réalité, si l'on construisait des wagons plats, on pourrait en fabriquer beaucoup plus que cela pour 46 millions de dollars. Ce n'est apparemment pas la solution. Ce que je demande, c'est que l'on nomme un surveillant qui puisse dire au Canadien National dans ce cas-ci, ou au Canadien Pacifique, dans la mesure où la chose les regarde: dans l'intérêt national et dans l'intérêt régional, vous fournirez des wagons couverts à cette région, aux endroits où on en a besoin. C'est tout. Je demande la même considération que celle qu'on a accordée aux producteurs de grain à un certain nombre de reprises. Pourquoi le Nord de la Colombie-Britannique devrait-il continuer à souffrir et à être défavorisé à cause, premièrement, de l'incompétence de la haute direction qui ne voit pas plus loin que le bout de son nez et, deuxièmement, du manque d'intérêt du gouvernement fédéral qui jusqu'ici s'est contenté de dire: «Tout le monde a des problèmes».

Ne pourrions-nous pas obtenir une petite réponse cet après-midi par votre intermédiaire, monsieur l'Orateur? Je sais que le ministre des Transports est venu à la Chambre dans l'espoir de participer à ce débat et de nous dire pourquoi ces difficultés existent toujours. Pour ma part j'écouterai avec la plus grande attention. J'espère qu'il va nous assurer que le problème est en voie d'être résolu en Colombie-Britannique et que nous n'avons plus besoin de nous en inquiéter. Est-ce bien cela que le ministre va dire?

M. Marchand (Langelier): Oui, je peux le dire en quelques mots si vous me le permettez, monsieur l'Orateur.

M. l'Orateur adjoint: Le ministre compte-t-il faire un discours? Je ne veux pas me montrer trop tatillon, mais le ministre pourrait peut-être faire ses observations en posant une question au député.

M. Marchand (Langelier): Oui, monsieur l'Orateur. Malheureusement pour le député de Skeena (M. Howard) je n'ai jamais prononcé les paroles qu'il m'attribue. En fait, je n'ai jamais rien dit de semblable. J'ai simplement expliqué la raison de la pénurie de wagons en Colombie-Britannique. J'ai cité deux ou trois raisons, la première étant l'expansion des activités industrielles. Il y a un an ou deux, on prévoyait un taux d'expansion de 6 p. 100. En fait il s'est situé aux alentours de 14 p. 100. C'était là la première erreur. Tout le monde s'est trompé. Il y a eu un accroissement des activités, une grande prospérité, un

Canadien National et Air Canada

véritable boom. Le CN ne l'avait pas prévu. Les chemins de fer de Colombie-Britannique ne l'avaient pas prévu non plus et le CP pas davantage. Même le gouvernement de Colombie-Britannique n'avait pas prévu une telle expansion.

La deuxième raison, c'est que toutes les compagnies de chemins de fer ont commandé des wagons destinés exclusivement à transporter le bois d'œuvre. Le CN a commandé 2,000 wagons dont plus de 1,000 devaient servir uniquement au transport du bois. Je crois que les chemins de fer de Colombie-Britannique ont commandé 1,500 wagons pour le bois et que le CP en a commandé environ 1,000. Toutefois, à cause de la grève dans l'industrie sidérurgique ces wagons n'ont pas pu être livrés comme prévu. J'estime que la grève du rail est également responsable d'une bonne part de l'arriéré. Voilà les raisons que j'ai avancées—non parce que «tout le monde a des problèmes»; je n'ai jamais dit cela. La réponse que j'ai donnée est celle que je viens d'exposer de nouveau. Le député de Skeena dit qu'il faut 4,000 wagons immédiatement. J'aimerais bien qu'il me dise comment je puis, dans un bref délai, dépêcher 4,000 wagons en cette région de la Colombie-Britannique. S'il est capable de suggérer des moyens d'y arriver, je suis disposé à les adopter dès demain.

● (1600)

M. Howard: C'est là une question extrêmement intéressante. Permettez-moi d'en relever deux aspects. Tout d'abord, j'ai dit que la quantité de bois d'œuvre accumulée nécessiterait 4,000 wagons couverts pour la transporter. Je n'ai pas dit: «Donnez-nous 4,000 wagons couverts du jour au lendemain». Ne soyez pas ridicule. Mais tout ce bois de construction attend là-bas qu'on le transporte et on estime qu'il faudrait 4,000 wagons couverts pour y arriver.

Deuxièmement, il me semble que le ministre et le gouvernement ne sauraient gagner sur les deux tableaux. Le ministre disait tout à l'heure que personne ne pouvait prévoir les événements. Le ministre des Finances (M. Turner) le pouvait, lui; on s'en est rendu compte dans son budget du printemps dernier. C'est ce que nous répond sans cesse le ministre des Finances à la Chambre, ces jours-ci, lorsqu'il s'agit de questions économiques. Il se reporte au printemps de cette année et nous dit: «Nous avions prédit telle ou telle chose et la situation sera meilleure en 1974». Le ministre des Transports ne peut faire volte-face et nous dire maintenant: «Nous n'avions pas prévu cela; nous n'en savions rien». Bien sûr qu'il le savait et le gouvernement de la Colombie-Britannique le savait également. Le premier ministre de la Colombie-Britannique est président des chemins de fer de la Colombie-Britannique. Cette compagnie a pris des mesures au printemps...

M. Marchand (Langelier): Tout comme le CN.

M. Howard: ... a fait construire des wagons. Le premier ministre a vu à leur construction. Le Canadien National n'a rien fait dans ce sens. Il a peut-être donné des ordres en vue de la construction de wagons, mais il ne saurait s'en prendre à quelque grève des aciéries pour dire que la chose ne s'est pas faite. Le Canadien National n'a pris aucune mesure du genre.

Il y a quelque temps, les chemins de fer de la Colombie-Britannique ont loué 500 wagons des États-Unis. Ils y ont été obligés, car le gouvernement semble incapable ou refuse de faire quoi que ce soit pour amener des wagons dans la région. Au lieu de répéter comme un perroquet ce que le Canadien National lui dit, si c'est cela qu'il fait, le