

Il y a eu études sur études de ce prolongement, examens sur examens, des rapports d'ingénieurs et quoi encore, mais on n'a vraiment rien tenté, rien entrepris pour le mener à bien. A l'époque où Jack Pickersgill était ministre des Transports, je lui avais écrit. C'était avant qu'il se gratifie de cette assiette au beurre de \$40,000 ou à peu près. L'argent ne compte pas pour M. Pickersgill. Il ne s'en inquiétait pas. Il voulait simplement se ménager une retraite, où il n'aurait rien à faire, et il a réussi car c'est lui qui a conçu la mesure législative visant à créer le poste qu'il a obtenu pour lui-même, une fois que la mesure eut été adoptée.

Mais je ne tiens pas à m'engager plus avant dans ce débat concernant M. Pickersgill. Je l'aime bien. A l'époque où il était ministre des Transports, je lui écrivais sans cérémonie, comme on le fait entre amis. Après avoir écrit «Mon cher Jack», je lui apprenais ce qui se passait en Colombie-Britannique, ce qu'il faudrait faire au sujet de ce prolongement et je lui demandais s'il prendrait des dispositions à ce sujet. Il me répondit par une délicieuse lettre où il s'adressait à moi de la façon suivante: «Mon cher Frank». Il y accusait réception de ma lettre et me disait que son ministère n'avait rien à voir avec ce que je lui avais signalé et que je devrais m'adresser au Canadien National, puisque c'était cette compagnie et non pas lui, qui construisait les chemins de fer.

J'écrivis donc au Canadien National à peu près dans les mêmes termes que la première fois. Je disais: Voici ce qui en est, ce qu'on pourrait faire, de quelle région il s'agit, ce qu'il faudrait, ne pourriez-vous vous en occuper? Le CN me répondit que cette activité n'était pas de son ressort. On me suggérait de m'adresser au ministère des Transports et à son ministre, puisque cela relevait de la politique ministérielle. Comme le gouvernement et le CN se renvoyaient toujours la balle, le chemin de fer n'a connu aucune expansion dans cette région, pourtant très propice à ce genre de développement.

Prenons une situation qui fasse contraste pour trouver la perspective appropriée. Dans ma propre province, il existe une autre entreprise de chemins de fer exploitée par l'État et appelée jadis Pacific Great Eastern. A l'heure actuelle cette compagnie, et je l'en félicite, est en train de construire un prolongement exactement dans la même région que celle où nous essayons depuis plusieurs années de faire construire une voie par le CN. Il s'est trouvé qu'un premier ministre de ma province, qui était également président de cette compagnie, a offert d'acheter la ligne nord du CN car il voyait les possibilités. Je ne comprends pas les réticences du gouvernement car dès le départ il ne s'intéressait pas à cette opération. J'ignore pourquoi il n'a pas voulu négocier la vente de cette ligne de chemin de fer étant donné que maintenant nous nous trouvons en face d'une situation ridicule où la PGE est en train de construire un prolongement vers le nord à partir de Prince George et parallèle sur une longue distance à ligne du CN avant de s'écarter vers le nord-ouest.

La question qui se pose maintenant est de savoir ce qu'il adviendra de la ligne du CN et de Prince Rupert en tant que port d'importation et d'exportation? Sera-ce le CN ou Pacific Great Eastern—compagnie appartenant à la pro-

vince et exploitée par elle, et qui construit le prolongement à la place du CN qui était implanté dans cette région bien avant elle—qui prendra en charge tout le trafic de la région?

Si je dirigeais la PGE je chercherais à ce que tout le trafic possible utilise mon réseau et non celui du CN. Certaines discussions sont en cours mais personne ne semble savoir ce dont il s'agit ou encore on refuse de le dévoiler. Cela prouve que le CN ne s'est vraiment pas trop préoccupé de savoir quel service fournir. C'est une société ferroviaire publique et son indifférence reflète indéniablement l'attitude que des gouvernements successifs lui ont communiquée.

M. Benjamin: Ils refusent de l'admettre.

M. Howard (Skeena): Non, j'ai l'impression qu'ils n'y croient pas. Ils ne croient probablement pas utile de faire quoi que ce soit de valable pour le Canada non plus. Prenons l'exemple du port de Prince Rupert. C'est le CN qui contrôle toute la rade. J'ignore quelle est sa part exacte dans les immeubles et le terrain; tout ce que je sais c'est que des voies longent tout le port et que le CN y contrôle des secteurs importants. Chaque fois qu'on a tenté d'une façon quelconque d'agrandir le port de la ville de Prince Rupert, l'un des plus beaux de la côte ouest, le Canadien National y a fait obstacle. A toutes les propositions d'un aménagement valable, le Canadien National, qui contrôle les quais, a répondu: «Non. Il ne nous intéresse pas de faire quoi que ce soit; d'aider; d'abandonner des prérogatives et des droits; d'accomplir des choses qui en valent un peu la peine pour mieux aménager ce port.»

• (2130)

Les responsables au Canadien National refusent tout bonnement de bouger. Ils sont actuellement en train de fermer certaines gares dans des agglomérations qui n'ont même pas de transport routier convenable et qui sont parfois situées de l'autre côté de la rivière que suit la grande route, et dépendent absolument des chefs de gare et du fonctionnement des gares. Mais le Canadien National a l'intention de les fermer, de faire fi des collectivités intéressées, ainsi que de leurs besoins, de leurs souhaits et de leurs demandes légitimes, et tout cela pour essayer de tout unifier dans les servo-centres qu'il possède déjà.

En ce qui concerne Prince Rupert, je pourrais peut-être, pendant un instant, faire des conjectures sur l'attitude du ministre de la Justice (M. Lang), en sa qualité de responsable de la Commission canadienne du blé. J'ignore combien de fois c'est arrivé, monsieur l'Orateur, mais, dans un nombre infini de circonstances, lorsqu'il s'agissait des élévateurs terminus de la côte ouest et de l'expédition du grain, on s'est demandé pourquoi les ports ne pourraient pas plus efficacement, pourquoi il s'y produirait des embouteillages et des retards, pourquoi le grain ne pourrait pas passer par ces ports et par ces élévateurs, pourquoi nous ne pourrions pas faire honneur à nos engagements envers le commerce mondial, pourquoi nous ne pourrions pas donner aux autres pays la garantie suivante: «Non seulement nous allons vous vendre du grain, mais encore nous verrons à ce qu'il vous soit livré».