

transports s'efforce de les encourager à le faire. Lorsqu'on nomme une commission chargée de s'occuper des chemins de fer, il arrive que ses membres en deviennent immédiatement les serviteurs. C'est le danger qu'il y a à nommer des commissions et à ne pas les rendre comptables envers les représentants élus du peuple. Il est certain que les chemins de fer n'ont pas cherché à fournir un service satisfaisant. En relevant leurs barèmes, ils ont créé des obstacles excessifs à l'échange de marchandises à l'intérieur du Canada. Ils ont découragé le développement des industries primaires et secondaires.

Je regrette que le député d'Edmonton-Strathcona (M. Harries) ne soit pas ici. Il a prononcé un excellent discours sur ce même sujet à Calgary. Il n'est jamais présent à la Chambre mais semble attirer de temps à autre l'attention de la presse. J'ignore s'il pratique ce qu'on a communément appelé la théorie Horner pour que la presse parle de lui mais, dans ce débat, sa voix pourrait énormément contribuer à la création d'un réseau de transport satisfaisant.

On voit dépenser de l'argent pour des raisons et des enquêtes passablement futiles. Le débat d'hier ne traitait que de cela. Pourquoi le gouvernement ne peut-il pas investir un peu d'argent dans notre industrie de construction de wagons couverts? Comme le disait le député de Regina-Lake Centre (M. Benjamin) nous utilisons encore des wagons couverts vieux de 50 ans.

Mais dès que l'industrie de la potasse est devenue rentable en Saskatchewan, les chemins de fer ont acheté de nouveaux wagons à potasse. Dès que la Compagnie Kaiser est venue des États-Unis, a déclaré qu'elle mettrait en valeur les charbonnages de la Colombie-Britannique et ferait des expéditions vers le Japon, le CP a fait construire toute une flotte de wagons neufs pour transporter ce charbon jusqu'à la côte. Pour une raison ou pour une autre, nous ne pouvons construire ou acheter ou difficilement voler un wagon couvert pour transporter les céréales. Le gouvernement pourrait sûrement s'arranger pour faire construire plus de wagons-trémies à cette fin.

• (1710)

Le port de Vancouver voit passer moins de 600 wagons couverts de céréales par jour. Il devrait en voir passer 700 et il est maintenant en retard de six mois. On vise le chiffre de 800, mais on n'y est pas arrivé. La raison est évidente: les glissements de neige dans les montagnes. Mais les montagnes sont là depuis la formation du continent nord-américain et, presque tous les hivers, il y a de la neige dans les montagnes. Pourquoi ne pouvez-vous pas y construire plus de tunnels pour y faire passer les trains?

Ce bill prévoit 125 millions de dollars pour la construction d'assises et 19 millions pour les lignes d'embranchement. Je crois qu'il devrait y avoir un embranchement à l'ouest de Kamloops, d'Ashcroft à Lillooet. Dans le cas d'une avalanche de neige, ceci permettrait un détournement entre Kamloops et Boston Bar. Les wagons pourraient être envoyés au chemin de fer PG&E et poursuivre ensuite leur chemin jusqu'au port de Vancouver. D'après la carte, la distance est de 30 ou 40 milles, mais, s'ils devaient contourner une ou deux montagnes, il ne serait nécessaire de construire qu'environ 50 milles de voies. Peut-être ne seraient-elles utilisées qu'en temps de crise, mais ce serait une autre façon de vaincre les dangers de l'hiver et les avalanches de roc pendant l'été. Au cours de l'automne et de l'été dernier, il y a eu des avalanches de roc très graves dans la région de Boston Bar. Mes enquêtes m'ont convaincu qu'on n'avait nullement essayé de

[M. Horner.]

maintenir la ligne télégraphique dans cette région. S'il se produit une avalanche, la ligne est brisée et un feu rouge clignote. Le mécanicien du train qui y arrive a le temps d'arrêter le convoi. Cette ligne télégraphique et ce système de signaux n'ont pas été entretenus et on se demande pourquoi. On a rapporté de nombreux accidents et je ne crois pas que ce soit la faute des travailleurs.

Les voies ferrées du CN étaient divisées en secteurs ferroviaires et un responsable était nommé pour un certain secteur. Depuis cinq ou six ans, on a doublé ou triplé la longueur de chaque secteur et le même responsable doit s'occuper de trois ou quatre fois plus de voies. Ceci provient peut-être d'une efficacité accrue ou peut-être est-ce pour des raisons financières mais, quoi qu'il en soit, cela ne permet pas d'évoluer vers un mode de transport satisfaisant.

Le port de Vancouver s'occupe de 37 p. 100 environ du tonnage d'entrée et de sortie et de plus de 50 p. 100 des céréales. La plupart du tonnage global, des céréales et des autres produits passaient autrefois par le côté sud de Burrard Inlet. Les voies ferrées existent mais la Vancouver s'est étendue jusque là, entraînant un engorgement. Tout bon port doit être profond mais doit également posséder une surface d'approche par terre. Le côté sud du port de Vancouver est certainement engorgé. Du côté nord c'est un peu mieux mais il n'y a là qu'une voie. Le port de Vancouver et Burrard Inlet existent depuis l'origine du Canada mais il n'y a toujours qu'une seule voie. On a parlé de construire une chaussée à Indian Arm et une seconde voie ferrée reliant le côté nord de Burrard Inlet. C'est là que se trouve l'élevateur de grains du syndicat de la Saskatchewan. Il peut recevoir 65 wagons et dispose de voies ferrées suffisantes car c'est l'élevateur le plus moderne.

Le concept de l'unité de train est récent. Selon ce système, un train de céréales part de Moose Jaw pour le côté nord de Burrard Inlet puis est déchargé sur le système de chargement continu du dock Neptune. Les responsables du port de Vancouver voudraient commencer à manutentionner les céréales mais ils ont besoin de plus de voies ferrées pour le côté nord de Burrard Inlet. On pourrait y parvenir moyennant un peu d'imagination et un peu d'argent, ce qui aiderait l'économie de cette région. Nous sommes une nation commerçante et nous devons faciliter les mouvements de marchandises de nos ports. Le port de Vancouver est l'un des quinze ports les plus importants au monde. Nous n'en sommes pas fiers et nous le traitons comme quelque vieille femme mise au rancart, mais nous devrions pourtant en être fiers. Nous devrions dépenser les sommes nécessaires à la construction des voies requises pour que nos produits puissent entrer et sortir facilement. Nous n'avons certainement fait aucun effort en vue d'instaurer un système de transport adéquat.

J'aimerais vous référer maintenant à l'article 23 de la loi sur les transports nationaux qui traite de la question des expéditeurs captifs et des transporteurs des produits dans l'intérêt public. On y déclare que les chemins de fer doivent établir des taux pour le transport des marchandises et offrir un service de bonne qualité dans l'intérêt du public. Trois procès ont été intentés en vertu de cet article mais aucun jugement n'a encore été rendu. Dans le libellé de cette Loi, on dit qu'un expéditeur captif peut interjeter appel à la Commission des transports pour qu'on établisse ses taux. Toutefois, personne encore n'a pu se déclarer expéditeur captif en vertu de la loi. Si la loi est si mal formulée, comment pouvons-nous comprendre l'article 3(d)(ii) qui stipule: