

Canadien National et Air Canada

tannique, c'est que l'on nous traite de la même façon. Nous sommes désavantagés à cause de la pénurie de wagons couverts.

Le gouvernement provincial de la Colombie-Britannique a prévu cette difficulté au printemps dernier. A ce moment-là, il a pris des mesures pour y parer. La simple prévoyance lui a permis de savoir qu'il y aurait une pénurie qui irait en s'aggravant. Il a alors pris des mesures pour protéger les intérêts des collectivités de la région alors que le CN faisait de son mieux pour dissiper cette notion et contrecarrer ses efforts. Le gouvernement de la Colombie-Britannique s'est dernièrement mis à louer 500 wagons de chemins de fer d'une compagnie américaine. Il est ridicule qu'un gouvernement national, un Parlement national et une compagnie nationale de chemins de fer ne puissent pas ou ne veuillent pas régler la question de la pénurie de wagons couverts et obligent une compagnie de chemins de fer appartenant à la province de s'adresser à un pays étranger pour louer des wagons couverts alors qu'on les construit ici au Canada. C'est ridicule. Cela me porte à demander si quelqu'un ne se fout pas mal de ce qui se passe dans notre pays. Cela semble certes être le cas en ce qui concerne le gouvernement et sa solution à cette question.

L'autre jour, on a posé une question à ce sujet au ministre des Transports (M. Marchand). Sa réponse figure dans le *hansard*. Il a répondu que les chemins de fer avaient des problèmes, que tout le monde a des problèmes et qu'il ne savait que faire pour les régler. Nous avons essayé de lui dire que faire. Des démarches ont été faites auprès du gouvernement fédéral. Quand cette situation s'est présentée, le gouvernement a désigné un coordonnateur des wagons couverts. On avait autorisé ce dernier à inviter les Chemins de fer Nationaux à fournir des wagons couverts aux régions qui en avaient besoin. Nous demandons de nouveau au ministre de nommer quelqu'un à ce poste de coordonnateur. Peu importe le titre qu'on donnera à ce poste. Il devrait être en mesure d'examiner la question des pénuries de wagons couverts et de donner certaines directives aux chemins de fer pour s'assurer que les wagons couverts qui appartiennent au peuple sont à sa disposition au lieu de dormir pendant 40 ou 50 jours sur une voie d'évitement et de servir d'entrepôts.

On pourrait désigner un membre de la Commission canadienne des transports. Je n'avancerai pas le nom du président, M. Benson, parce qu'il a démontré son incompétence quand il était ministre des Finances. Il fait encore pire maintenant. A mon avis, ce devrait être un membre de la Commission canadienne des transports ayant une certaine compétence. Cet organisme a été créé pour s'occuper des questions de transport. On devrait envoyer l'intéressé en Colombie-Britannique, mais non pas avec un billet aller seulement. Nous voulons qu'il en revienne. Il devrait examiner la situation et faire le point en s'entretenant avec les propriétaires de scieries, le Conseil de l'industrie forestière et le gouvernement de la province.

M. Rose: Envoyez-y le comité permanent.

M. Howard: Non. Les membres du comité permanent sont des hommes politiques. Ils sont au courant du problème. C'est plutôt la CCT et le ministre des Transports qui ignorent le problème. Peut-être que ce serait utile d'envoyer le ministre dans l'Ouest du Canada. Cependant, je ne veux pas discuter ici du choix de la personne à envoyer. J'ai proposé quelqu'un de la CCT parce que cet organisme a été créé pour s'occuper de ces questions.

[M. Howard.]

Au lieu d'attendre que le projet de loi parvienne au comité, nous devrions exiger dès maintenant que le CN abandonne son système de répartition proportionnelle des wagons couverts. On devrait demander au CN pourquoi les scieries du nord doivent acheminer leur bois à Prince George pour l'expédier dans les rares wagons disponibles. On devrait lui demander pourquoi on a arrêté d'envoyer des wagons aux scieries. Pourquoi les propriétaires de scieries sont-ils obligés de payer entre \$5 et \$15 le mille pieds pour faire transporter leur bois à Prince George alors que la voie ferrée passe tout près de leur établissement? Pourquoi les chemins de fer ont-ils abandonné ce système?

● (1550)

Le ministre est bien au courant s'il lit son courrier. En fait, le premier ministre (M. Trudeau) l'a prié d'étudier cette situation. Le premier ministre a remis l'affaire au ministre des Transports il y a environ une semaine. Le 5 octobre, le premier ministre a reçu une lettre. Il n'avait pas vraiment besoin de la transmettre au ministre des Transports parce que ce dernier en avait déjà une copie. Mais le premier ministre a dit formellement: c'est l'affaire de Jean Marchand et il s'en occupera.

Cette lettre envoyée au premier ministre par Alf. Nunweiler, le député provincial de Fort George, renfermait un exposé de tous les faits. M. Nunweiler connaît la situation et le point de vue des cheminots aussi bien que n'importe qui parce qu'il a travaillé pour le Canadien National pendant un certain nombre d'années à Smithers et à Prince George. C'est son travail quotidien et il sait tout de suite quelle est la situation. Il disait dans cette lettre:

Ceci force les industries des centres éloignés qui ont déjà un chemin de fer (BCR) à leurs scieries à transporter par camions des millions de pieds de bois à Prince George où le CN les prend sur ses wagons. Actuellement, les cours du CN à Prince George sont littéralement remplis de piles de bois transporté par camions d'endroits comme Williams Lake, 100 Mile House, Quesnel, Hixon, Bear Lake, Mackenzie et autres à des coûts exorbitants—environ \$5 à \$15 par p.m.p., ce qui veut dire un coût de production plus élevé.

Dans les années passées, le CN répartissait des wagons à l'intention de l'industrie à ces points au prorata basé sur les besoins de chargement régionaux pour protéger l'économie régionale et le public. Les chemins de fer du gouvernement sont là pour offrir des services de transport au public, et non pour le harasser, tout particulièrement dans des régions riches en ressources comme celle-ci où les chemins de fer établis sont les artères de l'économie régionale.

Un groupe aussi respecté et honoré que le British Columbia Council of Forest Industries—et il est certainement respecté dans les cercles du gouvernement et du parti libéral—dit dans un télex envoyé au Canadien National et au Canadien National que le Canadien National répartissait habituellement les wagons couverts destinés à l'industrie du bois de construction à raison de 40 p. 100 pour les usines situées sur les lignes du Canadien National et 60 p. 100 pour les usines installées sur les lignes du B.C. Rail—par voie de la correspondance à Prince George—mais qu'on a cessé de répartir les wagons de cette manière. C'est forcer les gens à amener le bois à Prince George. Monsieur l'Orateur, 400 millions de pieds de bois attendent. Dans l'immédiat, on a besoin de 4,000 wagons couverts pour le transporter vers les points d'expédition.

Parlons de la perte d'argent que cela représente pour la région. Les exploitants de scieries ont un manque à gagner de plusieurs millions de dollars parce qu'ils ne peuvent pas envoyer le bois de construction aux points d'expédition et aux centres de vente. Ils ne peuvent pas l'expédier aux États-Unis ni dans l'Est du Canada. Le prix du bois de