

cédera et les wagons basculeront dans le cañon du Fraser. Il prétend les tirer lui-même seulement à 17 milles à l'heure parce qu'il ne veut pas plonger dans le cañon avec eux, et je le comprends fort bien.

Le ministre responsable de la Commission du blé pourra, comme propagande dans la prochaine campagne électorale, citer le fait que le gouvernement a construit 2,000 nouveaux wagons-trémie, et qu'il compte en construire 4,000 de plus pour accélérer le mouvement des grains. Si vous devez le faire de la moitié plus vite que vous ne le faisiez auparavant, je me demande combien plus de céréales vous pourrez transporter. Je n'ai jamais été très fort en mathématiques mais j'ai toujours su tenir mon bout.

Passons maintenant au port de Vancouver. La chose la plus intéressante à son sujet c'est qu'on n'y a vu aucun changement majeur depuis des années, mais nous avons été témoins de l'expansion de Roberts Bank. Les installations de Roberts Bank construites sur 50 acres de terrain sur une péninsule ont énormément d'importance pour le transport du charbon. Lorsqu'on a demandé aux autorités de construire une autre installation d'une superficie de 50 acres comme celle de Roberts Bank pour le transport du grain, qui a beaucoup plus d'importance que le charbon pour l'ensemble de l'économie, elles ont refusé. Nous devons donc acheminer ce grain par le port congestionné de Vancouver.

● (2130)

Le succès d'un port dépend de deux facteurs. Il doit être accessible de l'océan et accessible de la terre. Comment fait Vancouver pour s'en tirer? J'ai ici des chiffres concernant la période entre 1967 et 1972. En 1967, le gouvernement actuel a dépensé environ 8 millions de dollars pour l'expansion du port de Vancouver; en 1972, il n'y a consacré qu'environ 2 millions de dollars. Environ 27 p. 100 du tonnage total qui entre et sort du pays passe par Vancouver, qui ne parvient pas pourtant à faire concurrence au port de Seattle pour les conteneurs et le transport du grain. Pourquoi? Parce que les voies ferroviaires sont congestionnées du côté terrestre du port de Vancouver.

Que peut-on faire? Il faudrait construire d'autres voies ferrées sur Indian Arm Inlet, sur la rive nord, et sur Burrard Inlet. Cela faciliterait l'acheminement du grain jusqu'aux terminus Neptune et aux éleveurs terminus du syndicat du blé de la Saskatchewan. A l'heure actuelle, il est tellement difficile de décharger les trains qu'il faut les séparer. Avec des voies supplémentaires, on pourrait les acheminer jusqu'aux terminus Neptune. Même le syndicat du blé de la Saskatchewan a du mal à décharger ces trains. Il faut les séparer en trois ou quatre sections avant de les amener jusqu'aux éleveurs du syndicat du blé. Il faudrait étudier cette question. Si le gouvernement désire établir une politique en matière de transport, il doit s'attaquer à ces problèmes de même qu'à la question des taux du Pas du Nid-de-Corbeau.

Toutes les discussions au sujet des taux du Pas du Nid-de-Corbeau aboutissent invariablement à des discussions sur les taxes convenues.

M. l'Orateur adjoint: A l'ordre. Je regrette d'interrompre le député, mais je dois l'informer que le temps qui lui

Canadien National et Air Canada

était imparti est écoulé. Il peut continuer avec le consentement unanime de la Chambre.

Des voix: D'accord.

M. l'Orateur adjoint: La Chambre consent-elle à ce que le député continue?

Des voix: D'accord.

M. Horner (Crowfoot): Je vous remercie, monsieur l'Orateur et messieurs les députés. Je vais m'expliquer à propos des frais convenus. Les frais convenus sont beaucoup plus onéreux, en vertu de n'importe quel système d'étude du coût, que le tarif du Pas du Nid-du-Corbeau. Le tarif du Pas du Nid-du-Corbeau représente à peu près 11 p. 100 des recettes ferroviaires. En 1954, les frais convenus représentaient environ 3.5 p. 100 de l'ensemble des recettes ferroviaires. Bien que je n'aie pas de chiffres précis, ce dont je m'excuse, je crois qu'aujourd'hui ces frais représentent environ 30 p. 100 des recettes ferroviaires. Ces frais désavantagent les transporteurs. Je pense à ceux qui veulent transporter 100 p. 100 de leurs produits par chemin de fer, vers n'importe quelle destination.

Il y a deux ans, j'ai écouté le secrétaire de la commission royale d'enquête McPherson sur les transports, à l'occasion d'un colloque à l'Université York de Toronto. Il connaît beaucoup mieux le sujet que moi et il a dit que les frais convenus constituent pour les chemins de fer et les entreprises de transport un plus grand fléau que le tarif du Pas du Nid-du-Corbeau. Les frais convenus sont bannis du Marché commun. Ils ne sont pas autorisés aux États-Unis; pourtant, nous permettons aux chemins de fer du pays d'offrir à un transporteur un contrat pour le transport de ses produits par chemin de fer. Si un petit producteur vient demander le même tarif, on le lui refuse et on lui fait payer trois fois plus qu'aux grands transporteurs.

La loi nationale sur les Transports disait que la solution se trouvait dans la concurrence; pourtant, cette loi n'a pas attaqué le problème. Les frais convenus ont été autorisés. Ils ont eu tendance à détruire la concurrence. Les articles de la loi portant sur le camionnage n'ont pas encore été promulgués. Par conséquent, le camionnage ne constitue pas une concurrence pour les chemins de fer. Dans les Prairies, le camionnage pourrait être le seul mode de concurrence puisqu'il n'y a pas de voies fluviales. Il y a donc beaucoup à faire pour l'élaboration d'une nouvelle politique des transports.

J'espère que toute cette question pourra être examinée au cours de la présente session. J'espère sûrement que le comité des transports pourra aider le gouvernement à mettre au point une nouvelle politique des transports au service des Canadiens.

M. Fred McCain (Carleton-Charlotte): Monsieur l'Orateur, quand on aborde les problèmes des transports, on parle en réalité des boulons et des écrous qui ont servi à édifier le pays, qui aident à le faire tenir ensemble et à faire marcher l'économie. Il était en effet tragique d'entendre le ministre des Transports (M. Marchand) affirmer que le gouvernement actuel n'avait pas de politique des transports. C'était en effet tragique pour les producteurs et les fabricants d'un bout à l'autre du pays qui sont forcés d'en convenir avec le ministre compte tenu du service actuel. Voilà la situation dans laquelle se trouve le Canada.