

M. Frank Howard (Skeena): Monsieur l'Orateur, en écoutant tout à l'heure le député de Vancouver Quadra (M. Deachman), j'ai immédiatement compris pourquoi on lui a donné ce sobriquet, car il était vraiment embarrassé pour parler de céréales, de transport du grain, d'éleveurs, etc.

M. Deachman: Monsieur l'Orateur, je soulève la question de privilège. Peu me chaut que le député dise que je suis embarrassé, mais je représente une circonscription dont les résidents sont fiers du nom de Vancouver-Quadra qui rappelle deux illustres et courageux marins. Je m'oppose à ce qu'on lui donne le surnom de «Vancouver quandary». Je ne parle pas de la circonscription du député en termes insultants et je sais qu'il est aussi fier de sa circonscription que moi de la mienne. S'il lui plaît de dire que je suis embarrassé, c'est une toute autre affaire. Je suis prêt à encaisser dans le débat tout comme à donner quelques bons coups parfois, moi aussi, mais j'estime qu'il devrait respecter les circonscriptions et leurs symboles.

M. Howard (Skeena): Monsieur l'Orateur, je suis assez content d'avoir donné au député l'occasion de dire enfin quelque chose d'utile. Peut-être n'écoutait-il pas? Je ne veux pas poursuivre dans cette veine, mais, après l'avoir écouté, je ne suis pas étonné que bon nombre de ses collègues l'appellent l'honorable représentant de «Vancouver-quandary». Je n'ai pas insinué que c'était là le nom de la circonscription. La susceptibilité du député excède son jugement.

Lorsque je me suis installé pour la première fois dans le centre-nord de la Colombie-Britannique il y a bon nombre d'années, le Canadien National avait trois jours par semaine un train reliant Jasper, en Alberta, et Prince Rupert, qui était son terminus sur la côte. D'un jour à l'autre il se dirigeait alternativement vers l'Ouest et vers l'Est, et le septième jour il se reposait. Plus tard, il y a eu un peu de progrès et les voyageurs pouvaient aller dans un sens ou dans l'autre six jours par semaine. Autrement dit, nous avions chaque jour un train allant vers l'Est et un autre allant vers l'Ouest.

Depuis quelques années, le Canadien National a jugé bon de revenir à la période antérieure où la population et l'activité industrielle étaient moindres qu'actuellement. Nous voilà revenus au service de trois jours par semaine, et cela depuis bien des années, sauf pendant les mois d'été où le tourisme est à son comble. J'ai toujours eu l'impression que le Canadien National était un organisme axé sur le passé mais je constate d'après les révélations concernant la radio et ce genre de choses qu'il n'est pas retourné suffisamment en arrière pour y trouver l'inspiration de servir utilement la nation.

Il fut un temps où être cheminot était une occupation dont on s'enorgueillissait, et ce l'est encore. Les cheminots avaient bon moral, de l'esprit de corps et étaient loyaux envers leur employeur, surtout ceux du Canadien National. Ils se dévouaient individuellement au fonctionnement efficace du chemin de fer. Les hommes du rail étaient fiers de leur métier, fiers de travailler pour cette compagnie-là. Je ne sais pas vraiment quand s'est produit le changement mais il y a eu coïncidence, si ce n'est que cela, une baisse du niveau de service, d'un déclin du moral et du sentiment des cheminots avec l'époque où le feu Donald Gordon a pris les rênes du Canadien National et en est devenu le président.

Je pense qu'il y a probablement lieu d'en chercher la raison dans l'attitude de Donald Gordon, dans son attitude au sujet de la centralisation de l'autorité au CN, dans

[M. MacDonald (Egmont).]

son attitude consistant à se servir de la règle à calcul sans se préoccuper outre mesure du fonctionnement et de la marche effective du service ferroviaire et dans son attitude à propos des mises à pied et des restrictions apportées dans le service et dans tous les autres domaines. En d'autres mots, les cheminots ont eu le sentiment qu'en sa qualité de président, Donald Gordon ne se souciait pas particulièrement des hommes du rail. Il n'y avait plus, au sommet, l'esprit d'antan et ce changement s'est répercuté à la base où il a contribué à saper le moral des cheminots, voire le bon fonctionnement du CN.

Une voix: C'était là le reflet de la politique gouvernementale.

M. Howard (Skeena): L'un de mes collègues fait remarquer que c'était un reflet de la politique gouvernementale. C'est bien possible. Nous savons que Donald Gordon était, pendant la guerre, l'un de ces hommes qui touchaient un dollar symbolique et il se peut que la désaffection de Mackenzie King ait déteint sur lui.

• (2120)

Comme chacun le sait, le nord de la Colombie-Britannique renferme un trésor fantastique de richesses naturelles, minérales, bois, pâte à papier et papier, avec tout ce qui s'ensuit. Son potentiel agricole et son potentiel hydro-électrique à usage industriel abonde par toute la région. Le Canadien National a une direction ou section ou division du développement industriel qui est théoriquement censée s'occuper de développement industriel.

Jusqu'ici—c'est-à-dire au cours des quelques années sur lesquelles portent mes connaissances—le CN a négligé complètement tout le potentiel qui peut exister dans la région dont je viens de parler et, je présume, dans les autres régions également. Le Canadien National, qui s'intéresse en principe au développement industriel et à la technologie et qui doit structurer ses activités de façon à susciter le développement et des possibilités d'emploi pour la population, néglige tout à fait cette responsabilité et agit suivant une mentalité étriquée qui ne correspond en rien à sa vocation véritable.

Du village de Hazelton, le point le plus au nord de la Colombie-Britannique sur la ligne du CN, en montant vers le nord, parfois au cours des premières années de la seconde guerre mondiale, soit il y a environ trente ans, on indiquait une route classée A. C'était une idée du temps de guerre et on espérait que ce serait là un tronçon de l'une des routes nord-sud qui pourraient servir de lien entre l'Alaska et la partie sud-continentale des États-Unis pour la poursuite de l'effort de guerre. En fin de compte, une autre route a été utilisée, notamment la route de l'Alaska.

Ce que j'essaie de vous faire comprendre c'est que cette route conçue il y a trente ans, a fait l'objet, à plusieurs reprises depuis lors, surtout au cours des dernières années, d'études effectuées par des ingénieurs du CN. C'est le ministère des Transports, je crois, qui a accordé à une société d'ingénieurs du nom de Menzies, il y a quelques années, un contrat pour une étude approfondie de cette région, en vue d'une ligne septentrionale que le CN pourrait construire pour faciliter l'accès à cette région s'étendant sur 500 milles dans le nord de la Colombie-Britannique.