

diminué et se situait en 1971 au niveau de 41c. les cent livres, et cela, simplement à cause de la concurrence.

Nous n'avons pas accompli le moindre progrès, alors que l'article 3 devait susciter plus de concurrence dans les provinces des Prairies. Examinons la récente déclaration du gouvernement sur la diversification du trafic ferroviaire en direction de la côte ouest. Il a annoncé à la Chambre, avec autant d'éclat qu'il a pu, qu'il allait dépenser plus de 5 millions de dollars pour l'amélioration des installations portuaires à Prince-Rupert. Je veux citer des passages des procès-verbaux et témoignages du comité des transports et des communications, qu'on trouvera dans le fascicule 9, en date du jeudi 25 mai dernier. Comme en fait foi la page 9:63, j'ai posé la question suivante:

Il y a également la question des 5 millions de dollars destinés à Prince Rupert. C'est certainement un projet qui en vaut la peine, mais ce qui m'a le plus surpris, c'est que dans l'annonce du projet on invite justement les suggestions sur la façon de procéder pour améliorer les installations portuaires.

A mon avis, le gouvernement aurait pu aussi bien dire qu'il allait dépenser 100 millions de dollars—ce qui lui aurait procuré quelques votes de plus dans les Prairies—car il ne sait même pas comment en dépenser 5 millions. Il le pourrait fort bien un jour. En réponse, le ministre a dit ceci:

Quant aux 5 millions de dollars, je suis convaincu qu'on les emploierait, si cela se révélait nécessaire, tout d'abord pour accroître les capacités de manutention en vrac de Prince-Rupert, spécialement en ce qui concerne les céréales.

Le ministre dit donc que la somme de 5 millions de dollars serait probablement utilisée si cela se révélait nécessaire. Il ignore s'il en sera ainsi. Au moment où le gouvernement annonçait la nouvelle, le port de Vancouver éprouvait de grandes difficultés à la suite de l'accumulation de la neige dans les Rocheuses. Le ministre crut alors que la meilleure façon de réacheminer les expéditions serait de proposer le réaménagement du port de Prince-Rupert. Il a donc lancé l'amorce politique de 5 millions de dollars en faveur de Prince-Rupert, puis il a admis n'avoir aucune idée de la façon de dépenser la somme. Et il a poursuivi:

Cependant, s'il se révèle qu'il faut y développer les installations d'entreposage, ces fonds permettront de le faire.

• (1640)

C'est l'éternel problème: par où commencer? Doit-on construire des installations à Prince Rupert ou doit-on attendre que ce port soit encombré de céréales et admettre ensuite qu'on y expédie du grain et qu'il est nécessaire d'y construire des entrepôts? C'est ce que je reproche à l'actuel gouvernement en matière de transports. Il ne donne pas l'exemple. Il ne suffit pas de dire que nous dépenserons cinq millions de dollars; le gouvernement doit nous dire qu'on dépensera cinq millions à ceci, à cela, etc. Il doit dire qu'il désire que les chemins de fer apportent des céréales à ce port et en rapportent des denrées.

En parlant des pays en bordure du Pacifique, il faut nous souvenir que Prince Rupert est plus proche de ces pays que Vancouver et d'autres ports de la côte ouest. Quelle est la situation de Prince Rupert? En 1962 et 1963, le gouvernement y a construit des élévateurs qui ont coûté \$620,000. Depuis lors, les dépenses gouvernementales ont brusquement diminué chaque année au point que, l'année

dernière, le gouvernement fédéral n'y a dépensé que \$57,000. Cela n'encourage vraiment pas ce port à prendre de l'expansion. On y trouve un grand entrepôt à grain doté d'installations de chargement et un autre d'utilisation générale destiné, par exemple, au chargement du bois, etc. Le port de Prince Rupert est relativement exposé aux tempêtes de l'océan Pacifique. Peut-être le gouvernement pourrait-il dépenser une partie de son argent à la construction d'autres installations de manutention des grains. Il devrait également encourager les compagnies ferroviaires à utiliser ce port.

Quelles ont été les réalisations du gouvernement en matière d'installations de manutention des grains à Vancouver? En 1967, il a dépensé 17 ou 18 millions de dollars pour le port et depuis lors ses dépenses ont diminué pour n'atteindre que six millions l'année dernière. En comparaison, depuis quatre ou cinq ans, il a dépensé 19 ou 20 millions pour le port de Montréal. Le ministère des Transports a laissé entendre qu'il suivrait à l'avenir le principe de l'usager. Où en est le trafic de Vancouver comparé à celui de Montréal? Il a subi une augmentation marquée et Vancouver reçoit actuellement 27 p. 100 du tonnage total entrant et sortant du Canada.

**M. Deachman:** Bravo!

**M. Horner:** Je remarque que le député de Vancouver-Quadra (M. Deachman) applaudit. Je lui rappelle que le gouvernement dont il fait partie a brutalement réduit les dépenses consacrées à ce port. Je voudrais rappeler aux honorables représentants la concurrence que fait, au sud, le port de Seattle à celui de Vancouver. Le député est certainement au courant que Seattle s'est agrandi au point qu'il dispose actuellement de 10 ou 11 installations pour la manutention de conteneurs alors que Vancouver a d'urgence besoin d'un second. C'est pour cette raison que le mouvement commercial de ce dernier périclité constamment au profit de Seattle. Il est plus avantageux pour les Japonais d'expédier leurs marchandises à Seattle dans les conteneurs qui sont rapidement et efficacement débarqués et transportés vers l'Ouest ou le Centre du Canada. Il suffit de parler aux autorités portuaires de Vancouver pour s'en rendre compte.

J'ai été heureux de noter l'autre jour, que le gouvernement envisageait de signer un contrat pour la construction de 2,000 wagons-trémies. J'en avais dit la nécessité dans un discours sur les transports que j'ai prononcé le 8 mars dernier, et je suis bien aise de constater que certaines des propositions que j'avais faites ont été acceptées. Le système ferroviaire présente également un autre problème au Canada. Dans les Prairies, la plupart des voies ferrées seront bientôt désaffectées et nos lignes secondaires et tertiaires sont insuffisantes pour recevoir des wagons-trémies à plein chargement à cause de la dimension des voies et du poids du wagon. La plupart de ces lignes ne peuvent recevoir que des wagons de 2,000 boisseaux, alors qu'un wagon-trémie peut en contenir 3,000. Il est inutile de construire un tel matériel roulant si les rails ne peuvent pas les recevoir lorsqu'ils sont pleinement chargés. Avant de désaffecter les lignes principales, le gouvernement a-t-il nettement défini une politique de valorisation de notre réseau secondaire lui permettant de recevoir de pleines cargaisons? Il ne l'a pas fait à mon avis, mais il le faudrait.