

d'autres emplois, la mobilité des travailleurs et la possibilité qu'ont les familles de déménager dans d'autres parties du pays et d'exercer des professions différentes. Toutefois, cela s'explique en partie du fait qu'au CN et au CP, il y a trop de chefs et pas assez d'Indiens. Il y a trop de gens, dans les postes de gestion et trop de patrons qui ne se parlent pas les uns aux autres. Trop d'ordres viennent d'en haut, que ce soit du siège social à Montréal ou d'un bureau régional, aux hommes qui font marcher les chemins de fer, aux ingénieurs, aux conducteurs et aux chefs de gare ainsi qu'à tous les autres qui assurent le fonctionnement des chemins de fer au niveau local ou régional. Les cheminots ne sont plus considérés comme des concitoyens.

Les travailleurs ne se sentent plus obligés de faire du bon travail. Laissez-moi vous donner un exemple pour vous montrer pourquoi il en est ainsi. Qui dans la hiérarchie des chemins de fer a pris la décision dont je parlerai de l'effet dans un instant, je l'ignore. De toute façon, voici la situation: Il y avait un train qui quittait Jasper, en Alberta, dans la soirée. Il y avait des wagons-lits dans ce train. Remarquez que l'horaire des trains change environ tous les six mois. De toute façon, ce service existait à un moment donné. Ce train se dirigeait vers l'ouest et son terminus était à Prince Rupert, à environ 900 ou 1,000 milles du point de départ. Entre 6 heures et 6 h 30 du matin, ce train qui comptait un certain nombre de wagons-lits était rendu à peu près à mi-chemin, à Prince George. Vers cette heure-là, à 6 h 30 du matin, les gens qui voyageaient avec des enfants, les familles qui avaient retenu une place dans un wagon-lit à Jasper et qui se rendaient à Prince Rupert, à 1,000 milles de là, se faisaient réveiller. Ils devaient se lever, s'habiller et habiller leurs enfants, faire leurs valises, sortir du wagon-lit et avancer de deux wagons dans le même train. Ils devaient s'installer dans la voiture de jour pour le reste du voyage. Cela se passait à 6 h 30 du matin.

Lorsque le train quittait Prince George pour se rendre à Prince Rupert, les wagons-lits étaient encore en queue de train. Ils étaient traînés vides jusqu'à Prince Rupert, soit 500 milles, et pendant tout le trajet de retour. On ne pouvait pas occuper un wagon-lit dans ce train entre Prince Rupert et Prince George et vice-versa. Je ne sais pas qui a pensé à gérer les chemins de fer de cette façon. Ce n'était pas très intéressant pour les voyageurs. Les personnes que la chose bouleversait le plus, parce qu'elles devaient répéter le procédé tous les jours, étaient les cheminots eux-mêmes, les chefs et le personnel des trains. On changeait l'équipe à Prince George et le personnel se rendait compte de la stupidité de la situation. Quel que soit le nombre de plaintes que nous ayons envoyées à la direction du Canadien National, rien n'a changé. Nous aurions aussi bien pu nous plaindre au ministre de la Consommation et des Corporations (M. Gray), pour ce qui est des réponses obtenues. La direction ne s'est même pas donné la peine d'expliquer ce qui arrivait. Elle n'a pas accusé réception des lettres.

Le Canadien National a une obligation envers la région que je représente; elle est tout aussi grande que son obligation envers n'importe quelle autre région desservie. Il a une obligation particulière envers le Nord de la Colombie-Britannique car ce sont les chemins de fer qui relient cette région au réseau national de chemins de fer. Il y a bien sûr une ligne du B.C. Railway dans cette région ainsi qu'en direction nord-sud. Le terminus est le nord de Vancouver. Nous sommes reliés au réseau national à Prince George; c'est pourquoi, à mon avis, le Canadien National a la responsabilité de maintenir cette correspondance.

Canadien National et Air Canada

Par tradition, le réseau du Canadien National transporte vers et depuis le Nord de la Colombie-Britannique les marchandises expédiées par chemin de fer. Je parle en particulier du bois de construction qui est expédié vers les marchés de l'Amérique du Nord. Pour le moment, les chemins de fer se dérobent à leur responsabilité qui est d'offrir un service convenable à cette industrie. Comme on l'a mentionné à maintes reprises pendant la période des questions, il y a une grave pénurie de wagons pour desservir le centre-nord et le nord de la Colombie-Britannique. Il manque des wagons couverts pour le transport du bois. Le bois de sciage, dont une partie est séchée, une autre en grume, s'accumule dans les scieries et aux points d'expédition. On estime au bas mot qu'à peu près 400 millions de pieds-planche de bois de construction sortis des scieries attendent d'être transportés par le Canadien National. Cela a occasionné le licenciement de 500 à 600 personnes dans les scieries parce qu'il n'y a plus de place pour empiler le bois qui en sort. Certaines scieries fonctionnent à 50 p. 100 de leur capacité, alors qu'on peut vendre le moindre bout de planche. La fermeture d'autres scieries dans le nord de la Colombie-Britannique est imminente. Elle se produit peut-être aujourd'hui dans une des régions.

● (1540)

Que sont devenus les wagons couverts? Ces derniers mois, le Canadien National a prétendu qu'il y avait une pénurie de wagons parce qu'ils n'étaient pas revenus des États-Unis assez rapidement. Nous ne pouvions faire accélérer leur retour. Toutefois, ce n'est pas, semble-t-il, une raison valable à ce moment-ci. De toute évidence, le CN qui compte bien des années d'expérience dans l'exploitation d'un réseau ferroviaire devrait être en mesure de planifier et de prévoir l'utilisation éventuelle des wagons. Fort de son expérience, il devrait sûrement reconnaître que si un wagon demeure sur une voie de garage aux États-Unis pendant 40 ou 50 jours et est utilisé comme entrepôt au tarif quotidien d'environ \$7, cela représente une période excessive. Il s'agit d'une location en bonne et due forme au prix d'environ \$7 par jour. Le CN loue des wagons \$7 par jour aux fins d'entreposage. Cette planification n'est pas très sensée. Elle ne tient pas compte des besoins de notre pays.

L'industrie forestière du Nord cherche désespérément à sortir du marasme qu'elle connaît depuis quelques années. Le gouvernement de la Colombie-Britannique a reconnu que le fait d'accorder l'exploitation des ressources forestières à une ou deux sociétés importantes était préjudiciable à notre région. Il cherche maintenant à briser le monopole afin de relancer les petites sociétés d'exploitation forestière. Une municipalité de ma région tente de se lancer dans l'exploitation du bois d'œuvre afin de profiter de l'occasion qui lui est offerte de débiter du bois et de l'expédier à l'extérieur de la région. Des collectivités telles que Smithers, Burns Lake et les collectivités à la fois au nord et au sud de Prince George luttent actuellement pour survivre. Le gouvernement et le Canadien National ne leur permettent pas d'y parvenir.

Dans le budget de l'année financière en cours, nous avons adopté une dépense de 46 millions de dollars pour l'achat de 2,000 wagons-trémies afin d'expédier le grain. C'est ce que cela a coûté aux contribuables du Canada. J'ignore les dispositions qui ont été prises pour louer ces wagons au CN, au CP ou à d'autres compagnies de chemins de fer qui transportent le grain, mais le fait est que le gouvernement du Canada a été sensible au manque de wagons de chemins de fer pour l'expédition du grain. Tout ce que nous demandons dans le nord de la Colombie-Bri-