

Canadien National et Air Canada

saires et auraient dû comprendre la situation canadienne. Ils formaient le gouvernement et avaient le plus grand nombre de députés à la Chambre. Ils auraient dû comprendre la situation canadienne. Ils auraient dû se rendre compte que la concurrence ne réussirait pas dans les Prairies ni dans les Maritimes, mais uniquement en Ontario où elle existe déjà entre différents moyens de transport.

● (2120)

J'estime opportun de faire quelques remarques sur le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau adopté par la loi de 1967. Une chose particulièrement étonnante s'est produite dont la presse n'a même pas fait écho. Malgré cela, c'est quand même très étonnant. Je me souviens avoir prononcé un discours à l'époque et avoir décrit les journalistes comme des vautours attendant que quelqu'un soit en difficulté pour s'abattre sur lui et le dévorer. Quoi qu'il en soit, le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau a fait l'objet d'un débat approfondi. Nous avons voté et le gouvernement a été battu par 58 voix contre 57. C'était un vote libre et, en un sens, il était si libre que le député de Medicine Hat d'alors, M. Olson, a ensuite rallié le NPD...

Une voix: Les libéraux.

M. Horner (Crowfoot): Exact. C'était alors un créditiste; j'ai fait un lapsus. Il était alors créditiste de droite et était si dérouté qu'il n'a pas voté. Il était sur le point de se joindre aux libéraux, mais il n'a pas voulu voter contre l'Ouest et s'est donc abstenu. Il aurait pu provoquer une des rares occasions d'égalité à la Chambre. S'il avait voté, nous aurions été 58 contre 58, mais il était nerveux et est resté assis. Voilà où en était alors la question du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau. Je m'y opposais de même qu'à la concurrence dans les transports. J'ai dit alors que le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau représentait la Grande Charte de l'Ouest du Canada et devait être conservé. Je le soutiens toujours aujourd'hui.

Le ministre chargé de la Commission du blé mène avec les chemins de fer une campagne très fructueuse parcourant le pays et semant le doute dans l'esprit des cultivateurs sur le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau. Il n'y a pas de doute là-dessus. L'entreprise réussit à merveille, mais qu'il aille déclarer, comme jugement politique, que le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau doit disparaître; il joue sa tête et n'échappera pas à la guillotine aux prochaines élections. C'est le sort qui l'attend s'il est assez brave pour le dire publiquement aux électeurs de l'Ouest.

J'ai été élu président du comité permanent des transports et des communications, bien que je ne raffole pas du poste. Les membres du comité voulaient que j'accepte et j'espère aider à préciser la nouvelle politique. Je crois qu'il est de mon devoir d'aider les députés et le pays à mettre au point la nouvelle politique. Les membres du comité des transports ont prié le président de demander par écrit au ministre des Transports (M. Marchand) et au leader du gouvernement à la Chambre que le comité soit autorisé à se déplacer pour étudier les problèmes du mouvement général des marchandises.

Les installations portuaires de Thunder Bay son excellentes, mais les wagons couverts ne peuvent s'y rendre que par une seule voie. Il faudrait réaménager le réseau de voies autour du port. Il faudrait faciliter le mouvement du grain à ce port. Le comité doit examiner ce problème et les difficultés que cause l'existence d'une seule voie pour le déchargement des wagons. Les agriculteurs se doutent de l'énormité des frais de surestaries. Nous n'avons jamais pu savoir à combien ils s'élèvent. La Commission du blé

[M. Horner (Crowfoot).]

travaille pour les agriculteurs mais elle n'a jamais divulgué ces frais.

Quiconque s'intéresse aux opérations des chemins de fer dans les Prairies estimera qu'il se pose une question au sujet de l'abandon des lignes de chemins de fer qu'il faudra résoudre avant le 1^{er} janvier 1975. Il faudra décider si les demandes d'abandon devraient être reportées d'une autre année, et certains, tout particulièrement dans le gouvernement du Manitoba, sont en faveur de ce point de vue. Je ne suis vraiment pas d'accord avec eux. Il y a une ligne près de chez moi où l'on a transporté 132 wagons par semaine l'année dernière et qui a reçu \$132,000 en subventions. C'est assez intéressant, \$1,000 par wagon. Je crois que je pourrais en faire autant avec mon vieux camion Ford qui tombe en morceaux. Il faudra certainement étudier la question des abandons de lignes de chemin de fer. Faudrait-il manifestement les retarder? Cette somme de \$132,000 aurait mieux servi à la municipalité qui aurait pu construire une route que les agriculteurs auraient pu emprunter pour transporter leur grain à un point de livraison peut-être un peu plus central. De toute façon, c'est une question qu'il faudra étudier pour que le comité des transports puisse clarifier la situation.

J'aimerais maintenant parler du transport du grain en montagne. Les voies ont été posées au début des années 1900. Les taux du Pas du Nid-de-Corbeau ont été établis après la pose de la voie vers ce qu'on appelait la vieille ligne de Kootenay Valley.

M. Turner (Ottawa-Carleton): La ligne de Kettle Valley.

M. Horner (Crowfoot): Je remercie le ministre des Finances (M. Turner) de nous faire partager ses connaissances. Il est ici depuis presque aussi longtemps que moi. La ligne s'appelait la ligne de Kettle Valley, dont a si souvent parlé à la Chambre un ancien député de cette région. Cette voie a été aménagée il y a 50 ou 60 ans. Vu les progrès techniques, qui nous ont permis de déplacer des montagnes, de la pierre et de la terre, nous aurions certainement pu apporter certaines améliorations. J'ai fait remarquer à la Chambre il y a un an et demi ou deux ans qu'il fallait construire une ligne de Kamloops au chemin de fer de la Colombie-Britannique à Clinton. Je suis heureux d'entendre dire qu'on effectue certains relevés dans la région.

Une voix: C'est la mère qui s'occupe de ses petits.

M. Horner (Crowfoot): Quelqu'un a dit que c'était là un autre exemple de maternité, mais ce n'était pas le cas il y a deux ans. On aurait dû le faire il y a dix ans. On aurait dû avoir une issue pour le mouvement des grains à travers les montagnes autre que celle du cañon de Fraser.

J'ai remarqué que le gouvernement compte construire 4,000 wagons-trémie de plus. Je suppose que le parti libéral pourra s'en servir pour faire sa propagande. Je me demande si les députés savent ce que la CCT a à dire des wagons-trémies? Elle a prétendu qu'ils sont trop lourds pour circuler sur la forte partie de la voie. Elle a prétendu que les chargements devraient être réduits de 80 à 70 tonnes, vu l'état des voies au Canada. Le véritable problème se situe là: les voies ferrées au Canada ne peuvent supporter le fardeau des chargements; plus la charge est lourde, plus la vitesse doit être réduite. J'ai appris la chose d'un cousin à moi qui est mécanicien et qui conduit ces wagons à travers les montagnes. Il m'a déclaré que, chargés de blé ou de potasse, ces wagons ne peuvent être tirés à plus de 18 milles à l'heure; au plus léger virage, la voie