

ce navire à Prince Rupert avec l'intention d'aller quelque part en Alaska par voie du service de transbordement de l'Alaska. Le camion a été détenu ou confisqué—de toute façon, quelque chose lui est arrivé, car des fonctionnaires américains ont dit qu'on avait enfreint la loi parce qu'une partie du passage avait été faite sur un bateau n'appartenant pas aux États-Unis.

Toutefois, s'agit-il de produits canadiens, notre attitude est bien plus indulgente et nous permettons sans discussion l'expédition de produits d'un port canadien à un autre par des bateaux américains, par exemple de Prince Rupert, par voie du service de transbordement de l'Alaska, à la Skeena. Nous pourrions nous-mêmes transporter une partie de ces produits, mais nous ne le faisons pas. Si nous avions au pays un gouvernement un tant soit peu soucieux de l'expansion du Nord de la Colombie-Britannique et qui aurait continué à aider la province en vertu du programme d'aménagement de voies d'accès aux ressources, nous n'aurions peut-être pas à tolérer maintenant une situation où nos produits sont expédiés par des bateaux américains. La route Stewart-Cassiar serait peut-être déjà dans un état qui permettrait le transport de matériaux lourds par camion dans les régions en voie de développement au nord de Stewart et de Prince Rupert.

C'est un nouvel exemple de l'aveuglement du gouvernement actuel quant à la nécessité de développer les transports sur la côte et dans le Nord de la Colombie-Britannique. Je ne vois nulle part dans le bill la moindre indication que le problème ait été compris. Si le National-Canadien avait le moindre espoir d'encourager le développement du Nord, la compagnie ou le gouvernement auraient déjà entrepris au moins un relevé pour prolonger la ligne vers le nord, en passant par Hazelton jusqu'à l'enclave du Yukon et au district de Cassiar pour rendre possible le transport de marchandises et de matériaux vers cette région en plein essor située juste au Nord de l'endroit où j'habite.

C'est une inconséquence que le ministre des Transports insiste, en présentant le bill, sur la nécessité d'activer l'expédition des céréales, alors que son collègue le ministre de l'Agriculture soutient par ailleurs que des installations additionnelles ne sont pas nécessaires à l'élevateur à grain de Prince Rupert. Le ministre des Transports a parlé de la nécessité d'expédier de grandes quantités de grains d'une façon plus rapide et plus économique. Je ne m'oppose certainement pas à une ma-

[M. Howard.]

nutention plus efficace des céréales ni à des expéditions plus considérables vers d'autres pays du monde. C'est essentiel à notre économie et, sans aucun doute, fort profitable aux producteurs de céréales des Prairies. Ce qui me rend perplexe, c'est qu'un ministre parle de la nécessité d'augmenter les expéditions de céréales et qu'un autre du même gouvernement refuse de construire les annexes nécessaires à l'élevateur de tête de ligne, propriété d'État, dans la ville de Prince Rupert, terminus nord de la ligne du chemin de fer.

Il y a deux autres points que j'aimerais discuter avant de terminer et qui auraient dû, à mon sens, être mentionnés dans le bill et qui m'empêchent d'appuyer la mesure législative dans sa forme actuelle. Voici les deux questions d'importance primordiale qui préoccupaient la Chambre et toute la nation, il y a quelques jours à peine.

Je pense à la situation des cheminots, non seulement quant aux avantages monétaires, aux salaires, aux heures et aux conditions de travail, mais encore à leur situation comme particuliers face à l'automatisation ou à l'évolution technologique, ou face au désir des chemins de fer de prolonger les parcours des trains sans changer de personnel. Nous avons chargé une commission royale de faire enquête sur tous les détails de la question. Nous avons dernièrement été aussi témoins d'une grève de 100,000 cheminots, dont le point central n'était pas tant la question des salaires, même si c'était un facteur important, que celle de la baisse régulière des possibilités pour les cheminots de maintenir leurs emplois dans le réseau de chemins de fer. Les cheminots sont inquiets de l'avenir de leurs emplois et des répercussions de l'automatisation et de l'évolution technologique sur leur emploi. Ils vivent dans cette atmosphère depuis 15 ou 20 ans, soit depuis l'avènement de la locomotive diesel, qui a supplanté la locomotive à vapeur. Ils ont assisté à la disparition de l'ancienne rotonde, à la mise à pied de certaines catégories d'employés, dont des hommes comptant 15 ou 20 ans de service. Ils ont assisté à la fermeture de terminus, parce que les installations n'étaient plus nécessaires. Et ils n'en voient pas la fin.

Le Parlement a consacré presque toute la semaine dernière à un aspect des conditions qui existent dans les chemins de fer du pays. Il y a des années que les cheminots et les autres travailleurs s'inquiètent à propos de l'automatisation, à propos de la vie de travail possible dans les chemins de fer—question dont la réponse se perd dans le vague quand on songe aux effets possibles de l'automatisation. Mais le bill à l'étude passe tout cela sous silence. C'est comme si le gouvernement ne