

canadiennes soit effectué par des chemins de fer canadiens jusqu'aux ports d'embarquement vers l'étranger.

Les avalanches ont posé des problèmes en Colombie-Britannique. Les provinces disent qu'il est nécessaire de construire ces embranchements ferroviaires pour assurer la continuité des expéditions vers les ports côtiers. On peut établir de nouvelles lignes, mais j'estime que les membres de tous les partis devraient voir à cette question et insister pour que les nouvelles lignes soient en territoire canadien.

Je vais revenir à la question du transport du charbon et du blé. Ces derniers mois, nous avons eu le problème regrettable de retards dans les trains. Aux terminus de Vancouver, les réserves de blé ne sont pas suffisantes. Là encore, il suffirait d'avoir une bonne politique de transports. Au besoin, le gouvernement devrait financer la construction d'un certain nombre d'élévateurs en bordure de l'océan à Vancouver. Il faudrait entreposer suffisamment de blé dans ces élévateurs pour suffire à nos besoins pendant les périodes où il y a deux ou trois semaines d'ennuis, l'hiver, dus à la neige. La chose est faisable, et il faut le faire. Il faut le faire dans l'intérêt de notre agriculture et de notre denrée de base, de blé. Le gouvernement pourrait même financer la construction d'un élévateur, ou d'une série d'élévateurs, non seulement à Vancouver, mais à Prince Rupert. Il y a en Colombie-Britannique d'autres ports de haute mer que l'on pourrait utiliser à longueur d'année. Les marchandises devraient y être emmagasinées afin que les exportations puissent se faire quelles que soient les conditions atmosphériques ailleurs au pays. En ce qui concerne le blé, l'utilisation des ports arrêterait la demande de construction d'un autre chaînon de transport permettant d'expédier ces produits par les chemins de fer des États-Unis.

• (2100)

Je voudrais revenir au sujet du transport du charbon. Ce n'est pas seulement le charbon que touche l'embranchement proposé dans la région de Kootenay-Est. Si la demande est agréée, des dizaines de milliers de wagons de bois de charpente seront transportés le long de ce que nous appelons la vallée du Colombie jusqu'aux États-Unis entraînant encore le licenciement de nombreux employés des chemins de fer canadiens et, partant, une autre réduction importante des revenus des réseaux de transport canadiens, réduction qui porterait atteinte à l'ensemble de l'économie.

Je voudrais dire quelques mots des services-voyageurs ferroviaires. D'autres orateurs ont traité ce sujet mais je voudrais, à mon tour, protester contre les réductions incessantes des services-voyageurs dans différentes régions du Canada. Dans certains pays du monde, les chemins de fer commencent à reprendre la place qu'ils avaient perdue. Je crois qu'il devrait en être de même au Canada. On peut construire maintenant des trains ultrarapides, dont certains dépassent la vitesse de 100 milles à l'heure. Certaines régions canadiennes comportent des agglomérations industrielles très denses où il conviendrait d'utiliser le mode des transports ferroviaires. Le gouvernement et le ministère des Transports en particulier devraient accorder bien plus d'attention aux services ferroviaires pour voyageurs qu'on ne l'a fait jusqu'ici.

Je voudrais maintenant soulever une autre question qu'on n'a pas beaucoup évoquée à l'égard du bill dont nous sommes saisis, bien qu'elle rentre certainement sous la rubrique «politique nationale des transports». Il s'agit de la marine marchande canadienne. Dans notre pays,

dont le littoral est l'un des plus longs du monde, une des grandes nations du monde du point de vue du commerce, la construction navale, industrie jadis florissante au Canada, les navires qui voyageaient comme navires canadiens, battant pavillon canadien, ont été virtuellement supprimés. Cette évolution n'était en rien inéluctable. Ce sont là deux supports essentiels de l'économie. Aucune nation commerçante—et le Canada est l'une des principales d'entre elles—ne peut se permettre d'en arriver à ce point. Nous devrions construire des navires. Nous devrions faire en sorte que les produits que nous exportons soient acheminés, pour une large part, à bord de navires battant pavillon canadien. J'irai jusqu'à dire que je ne vois pas pourquoi une large part des produits que nous importons au Canada ne seraient pas transportés par des navires canadiens.

L'indifférence manifestée à l'endroit de la construction navale a quelque chose de scandaleux. On dirait que le gouvernement part de l'idée que nous ne sommes pas en mesure de faire face à la concurrence dans les domaines de la navigation maritime et de la construction navale. Cela est absurde. Nous pouvons et nous devrions faire face à la concurrence. Le fait que nos chantiers navals aussi bien que notre flotte marchande ont pratiquement disparu montre à quel point le gouvernement actuel a négligé l'un des facteurs essentiels de toute politique nationale des transports. En Colombie-Britannique, nous avions des chantiers navals qui étaient parmi les meilleurs au Canada, voire au monde. Ils ont périçité et les ouvriers qui y travaillaient ont été contraints de partir, car il n'y avait plus d'emplois pour eux. La même chose s'est produite dans l'Est. Pour avoir permis que cela se produise à ce stade de notre expansion comme l'une des grandes nations manufacturières et commerçantes, le gouvernement ou le ministre ne mérite pas d'éloges. Nous avons laissé deux grandes industries, essentielles à tout pays commerçant, nous échapper. Nous devrions former une marine marchande que des Canadiens posséderaient, dirigeraient et exploiteraient dans l'intérêt national.

Les cheminots sont nombreux dans ma région. Ils s'intéressent beaucoup aux politiques du transport. On me signale constamment l'absence de mesures de sécurité. Les grandes sociétés de transport s'occupent moins de la superstructure des voies. Elles réduisent les équipes. On me dit qu'elles font moins d'inspection que jamais. Voilà un autre aspect du transport ferroviaire que le ministre devrait examiner car des accidents graves n'importe où au pays pourraient paralyser les communications par rail.

Un de mes honorables amis a proposé de mettre ce bill sur une voie de garage pour six mois. Je voudrais faire état de certaines des raisons pour lesquelles nous croyons qu'il faut différer cette mesure pour quelque temps. Les voici donc. De longues discussions ont eu lieu l'an dernier à ce sujet—en fait, elles durent depuis des années—au cours desquelles les mêmes arguments que j'ai essayé de présenter brièvement ce soir ont été ressassés tant et plus à la Chambre.

Nous voulons que le gouvernement prenne un engagement quelconque à propos des questions que nous soulevons depuis des années et que nous avons rappelées dans le débat d'aujourd'hui. Jusqu'ici, rien n'indique qu'on y ait porté attention, encore moins remède. Par exemple, je rappelle qu'on n'a rien fait au sujet des pensions du CN. Il faudrait s'en occuper. On n'a pas touché non plus au problème de la structure financière de la société. On s'est désintéressé du fait que les services de chemin de fer, et notamment les services voyageurs, se détériorent rapide-