

Canadien National et Air Canada

pourrions-nous pas trouver suffisamment de ressources et de fonds pour mettre en œuvre quelque programme ingénieux comme ceux dont on a parlé à cette conférence?

Permettez que j'approfondisse un peu plus la chose. On y avait proposé que le gouvernement fédéral achète toutes les infrastructures au Canada, que celles-ci soient la propriété du CN, du CP, du BCR ou du Northern Alberta Railway. Nous soulagerions les chemins de fer du fardeau de l'entretien et de l'exploitation de ces installations, tout comme nous le faisons à l'endroit des services aériens. Comme pendants aux contrôleurs du trafic aérien et des terminus de l'air, nous aurions les contrôleurs du trafic ferroviaire et des terminus ferroviaires. Mais nous laisserions l'exploitation des chemins de fer à ceux qui peuvent mieux la faire, à ceux qui ont des marchandises à expédier—en d'autres termes, à l'entreprise privée, aux gens qui savent bien mener leur affaire et en retirer profit.

Des voix: Oh, oh!

M. Oberle: Mes amis à ma gauche ne seraient bien sûr pas d'accord avec moi. Ils ne savent pas ce qu'est l'entreprise privée. Ils pensent qu'il s'agit d'une grosse affaire à laquelle on prend part ici parce que l'on n'a pas le courage de faire quelque chose par soi-même.

Le régime auquel je fais allusion poserait un défi à l'imagination. Je puis imaginer des sociétés qui perdent 15 millions en trois mois parce qu'elles ne peuvent expédier leur bois vers la côte de la Colombie-Britannique. Elles pourraient acheter une locomotive et un certain nombre de wagons, et s'adresser au contrôleur de la circulation ferroviaire ou au ministre qui serait chargé de régulariser la circulation ferroviaire en disant: «Voici, nous expédions 250 wagons par mois; nous aimerions acheter une locomotive; pourriez-vous nous accorder une certaine période de temps sur une certaine voie ferrée pour expédier notre bois à une certaine destination?». A mon avis, cela stimulerait l'imagination des gens qui se rendent compte que nous courons au désastre au Canada.

J'imagine que les unions d'agriculteurs pourraient désirer établir leurs propres coopératives, acheter leurs propres locomotives ou trains, de nouvelles installations de transport ingénieuses, des silos, et le reste, pour transporter leurs céréales. A mon avis, un tel projet serait logique au Canada où les trains doivent parcourir non 75, 100 ni 250, mais 3,000 milles pour acheminer les marchandises vers les marchés. Le ministre devrait sérieusement se demander si le Canada ne devrait pas inventer son propre système de transport qui répondrait aux besoins très particuliers du pays, compte tenu des grandes distances et des conditions climatiques.

Je voudrais relier les propos du ministre à certaines des expériences et des aspirations de la Colombie-Britannique. La Colombie-Britannique est la province située de l'autre côté des chaînes de montagnes. Je donne cette précision car on confond souvent cette province avec le reste de l'Ouest canadien. Même si la Colombie-Britannique se trouve dans l'Ouest, nos problèmes diffèrent quelque peu. Je me demande qui habitera ces tours et ces hôtels et qui fréquentera les salons-bars des rez-de-chaussée. Depuis que je parcours le pays dans tous les sens—me considérant d'ailleurs comme un directeur de société et assumant moi-même mes frais de déplacements—je ne vois jamais le citoyen ordinaire dans ces endroits lorsque j'y mets les pieds. Les gens que j'y trouve sont surtout des gros bonnets, ou des vendeurs préparant des rencontres.

Je n'y vois pas de ces gens qui peinent pour procurer à leur famille les nécessités de la vie. Les gens qui fréquen-

[M. Oberle.]

tent ces hôtels n'en ont nul besoin, car il y en a beaucoup de ces endroits un peu partout qui appartiennent à des hommes d'affaires qui en tirent un bon profit par ce qu'ils savent comment les administrer et quels services ils doivent offrir. Je ne pense vraiment pas que les Canadiens doivent se mêler de construire encore de ces hôtels ou de ces tours.

Je voudrais maintenant dire quelques mots de la Colombie-Britannique, qui est un très beau pays. Nous y avons des problèmes très particuliers; et l'un d'eux est la concurrence que crée le port côtier de Vancouver. On néglige alors tout le reste de la province. Ainsi, nous pouvons acheter de l'acier à Hamilton (Ontario) et le faire expédier vers la côte ouest; une fois arrivé à Prince-George, ville située à 600 milles de Vancouver, par chemin de fer, et même si le trajet se fait directement entre Hamilton et Prince-George, il coûte 60c. les cent livres de plus que pour l'expédier à Vancouver, située à 600 milles plus loin. Ces anomalies sont parfois difficiles à comprendre, et nous espérons que le ministre se rendrait compte de la situation, à la conférence sur les perspectives économiques de l'Ouest, et c'est ce genre de problèmes que nous lui avons exposés.

On pourrait croire que dans une province dont la ville centrale et les environs comptent plus de 100,000 habitants, on aurait construit en premier lieu un parc industriel doté de voies ferrées. A Prince-George, le parc industriel est situé en plein cœur de la ville, comme l'ont d'ailleurs signalé le ministre et le chef du NPD. Le Conseil municipal a dit à la société ferroviaire: «Nous aimerions que vous déplaciez les voies ferrées à 15 ou 20 milles d'ici et que vous aménagiez un parc industriel qui pourrait être relié aux ressources du vaste arrière-pays qui s'étend sur 800 milles jusqu'à la frontière du Yukon. Vous pourriez le relier au Yukon et transporter les ressources de cette région qui sont actuellement expédiées par mer jusqu'à la côte américaine d'où elles nous reviennent d'une façon bien étrange.» Les sociétés ferroviaires n'ont pas l'argent requis pour réaliser pareille entreprise. Nous aimerions qu'un terminus de grande ligne soit créé à Prince-George. Une ligne le relierait d'abord à la grande ville de Prince-Rupert et de là à Vancouver.

Nous aimerions que Prince-George devienne un terminus à partir duquel le tarif-marchandises serait établi, comme Edmonton ou Calgary. Ces villes sont centrales et il est naturel qu'elles servent de centres de distribution, mais il est insensé de n'avoir qu'un seul terminus pour toute la province de la Colombie-Britannique. Il n'est pas logique de calculer le tarif-marchandises à partir de Vancouver parce que c'est là qu'est situé le seul terminus, même si les marchandises doivent être transportées 600 milles plus loin que si elles étaient expédiées à partir de Prince-George.

Voilà certaines des questions soulevées par les gens de ma circonscription. On nous demande de subventionner un hôtel et une grande tour à Toronto et pourtant, les habitants de Prince-George et de Fort Nelson ne visiteront probablement pas la tour à Toronto. Comment s'y rendraient-ils? Ils trouvent déjà difficile de se rendre à Fort St. John, situé 300 milles, parce que le billet d'avion de CP Air coûte presque le double de ce que coûte le voyage entre Toronto et Montréal, soit une distance équivalente. Ces gens ont de graves problèmes et nous nous demandons: Pourquoi ne pas construire un système ferroviaire qui nous permettrait de transporter nos produits vers le marché si l'on peut construire des hôtels et des tours à Toronto?