

L'accroissement sensible du nombre des rails brisés est une autre conséquence de l'emploi de ce matériel particulièrement lourd, question qui est d'ailleurs exposée en détail dans le rapport.

Voici où je veux en venir: Bien que je ne souscrive pas entièrement et de tout cœur à ces deux amendements—je me rends bien compte que les compagnies de chemins de fer se sont lancées, depuis un certain nombre d'années déjà, dans l'industrie hôtelière et qu'elles se trouvent peut-être dans l'obligation d'améliorer ou de moderniser leurs établissements—je leur accorde néanmoins un appui modéré, car je tiens à souligner que les chemins de fer n'ont pas consacré autant d'argent qu'il aurait fallu à l'aménagement de meilleures voies ferrées et à l'amélioration des dispositifs de sécurité. Pour beaucoup d'entre nous, certaines de ces choses étaient évidentes depuis trois ou quatre ans.

● (2050)

Au début de mon exposé, je me suis dit légèrement déçu des travaux du comité des transports, car j'estimerais que, l'année dernière, le comité aurait dû se pencher sur nombre des problèmes qui étaient évidents pour quiconque s'intéressait aux transports bien avant la publication de ce rapport sur la sécurité. La formation du personnel de signalisation et de nouveaux conducteurs, le fonctionnement du port de Vancouver posent des problèmes évidents.

L'année dernière, nous avons subi une grève des chemins de fer. Il ne s'agit pas de savoir si ce sont des questions urgentes, si nous en sommes conscients ou si on les a portées à notre attention. Elles ont été portées à notre attention et nous en sommes parfaitement conscients. Une grève des chemins de fer a eu lieu à l'automne dernier. Les cheminots se sont mis en grève en réclamant de meilleures conditions de travail et une hausse de salaires. Des salaires plus élevés étaient-ils nécessaires? La Chambre en a délibéré beaucoup plus longtemps qu'elle ne le devait. Le ministre des Transports (M. Marchand) a eu beau prononcer un discours particulièrement émouvant sur les pressions exercées, le chantage, la puissance des syndicats, etc., j'estimais alors les problèmes très évidents. Les cheminots avaient effectivement besoin d'une hausse de salaire pour faire face à un taux d'inflation que le ministre des Finances (M. Turner) n'a rien fait pour juguler.

La gare de triage de Vancouver par où passe la grande partie de nos grains appartient à la compagnie américaine Burlington Northern Railroad. Cette gare de triage de Vancouver emploie de nombreux cheminots, car ils sont payés aux taux américains qui sont bien supérieurs à ceux du CN. Même aujourd'hui, le CN éprouve des difficultés d'embauche dans la région de Vancouver. La British Columbia Railroad verse des salaires supérieurs à ceux du CN dont les cheminots désertent. De ce fait, le CN n'est pas en mesure de desservir les Prairies comme il le devrait pour transporter les marchandises qui représentent tant pour notre économie. Le CP verse des salaires supérieurs au CN. Ce dernier a presque été obligé d'aller mendier l'aide des 150 cheminots nécessaires au déplacement de wagons couverts dans le port de Vancouver.

Deux éléments font qu'un port se prête bien au commerce des denrées entre les pays. D'abord, l'accessibilité des navires à la terre ferme et, en deuxième lieu, l'accessibilité des denrées de la terre ferme aux navires. Nous avons eu la difficulté en ce qui concerne les navires, mais ce n'est pas l'objet du débat ce soir. Nous parlons du transport des marchandises vers les ports, problème sur lequel nous ne sommes pas vraiment penchés jusqu'ici.

Chemins de fer Nationaux du Canada et Air Canada

Le député de Winnipeg-Nord-Centre dit que je devrais présider sans préjugé le comité des transports, mais en ma qualité de président, je dois dire que j'ai été quelque peu déçu l'année dernière que le comité des transports ne se soit pas rendu à Vancouver et que ses membres n'y soient pas allés de leur sagesse—plus précisément qu'ils n'aient pas porté attention à la question, car ils ne pouvaient probablement pas être plus sages qu'ils l'avaient déjà été—pour encourager les fonctionnaires, le Canadien National et le Canadien Pacifique à réorienter leurs immobilisations vers autre chose que de nouveaux téléviseurs pour les hôtels. En effet, les \$5.5 millions de dollars prévus dans le bill C-164 doivent être consacrés à l'achat de nouveaux téléviseurs pour les hôtels du Canadian National. Du moins, c'est ce qu'on a révélé au comité des transports.

Je sais qu'il est beaucoup plus agréable de regarder la télévision en couleurs qu'en noir et blanc, mais, en notre qualité de législateurs et de membres du comité des transports, nous devons nous occuper d'abord de l'ordre des priorités. Où donc est passé le mot «priorité»? Au cours de la campagne électorale de 1968, les hommes politiques l'avaient bien à l'esprit. Chacun parlait des besoins du Canada. Puis, au cours des élections de 1972, il a pris encore une importance assez considérable aux yeux de la plupart des électeurs. Ils voulaient savoir en quoi consistait notre ordre de priorités. Pourtant, ce projet de loi de financement place les nouveaux téléviseurs pour les hôtels du CN bien avant le transport des marchandises destinées à l'exportation.

Au cours de la période des questions aujourd'hui, quelqu'un a signalé que, par rapport à l'an passé, nous étions aujourd'hui en retard dans le transport du blé aux marchés d'exportation d'environ 125 millions de boisseaux. Je ne nie pas le chiffre puisque les représentants de la Commission canadienne du blé sont venus témoigner devant le comité que j'ai l'honneur de présider et admis il y a un mois que nous étions en retard de 75 millions de boisseaux, et il se pourrait donc fort bien que nous le soyons de 125 millions de boisseaux aujourd'hui. Pourquoi n'y a-t-il pas eu une sorte de liste de priorités ou une liste de choses importantes à faire?

Une autre question importante dans les Prairies aujourd'hui est celle des wagons couverts. La Commission du blé a déclaré qu'il nous en fallait 4,000 de plus. Il est intéressant de relire le harsard et les remarques qu'on a faites pour voir si on avait su bien évaluer la situation il y a un an, deux ans ou trois ans. Si vous découvrez que vous aviez raison, vous vous en sentez un peu plus fort en faisant un discours. Le 8 mars 1972, bien avant les élections de cette année-là, même avant que le ministre chargé de la Commission canadienne du blé annonce la construction de 2,000 wagons couverts destinés à cet organisme, il se trouve que j'avais dit qu'il fallait construire des wagons-trémies à l'intention de la Commission canadienne du blé.

Le même jour, j'avais également dit que nous devrions construire un embranchement d'Ashcroft à Lillooet, et je crois savoir que des études sont en cours à ce sujet. Ce jour-là, j'avais également dit qu'avant les glissements de roc de l'été et les avalanches de neige de l'hiver, les clôtures de détection de glissements, qui n'étaient absolument plus sûres entre Kamloops et Boston Bar, devaient être réparées. Il est intéressant de noter que, sur deux de ces trois questions, le gouvernement et la Commission du blé ont déjà pris des mesures. Pour ce qui est de la troisième, la Commission canadienne des transports a enfin annoncé qu'elle allait réparer les clôtures de détection de glissements.