

concurrent pour le Canadien Pacifique et s'organiser pour faire transporter le charbon des mines de la région est de Kootenay jusqu'à la côte du Pacifique en empruntant une ligne de chemin de fer américaine. On ne l'a jamais prévu comme chemin de fer entièrement intraprovincial, car il ne devait pas assurer de service public. Il ne devait pas avoir de matériel à lui. Tout devait appartenir à la Burlington Northern.

Comme il est ridicule de la part du gouvernement de la Colombie-Britannique de croire qu'il pouvait s'agir d'un chemin de fer provincial! Cette ligne n'est qu'un embranchement d'un réseau ferroviaire américain et comme tel, devrait relever entièrement du contrôle du gouvernement fédéral. Comme le juge en chef Hall l'a souligné dans la décision rendue dernièrement par la Cour suprême du Canada, nul ne conteste le droit de la Colombie-Britannique de constituer en société un chemin de fer devant fonctionner uniquement dans les limites de la province, mais il est également clair que la province n'a pas la compétence voulue pour constituer en société un chemin de fer de caractère international. Il ajoute que lorsque la demande de constituer en société le chemin de fer Kootenay and Elk a été présentée, les requérants savaient qu'il s'agissait d'un embranchement devant servir uniquement au trafic ferroviaire international.

J'aimerais traiter de divers aspects économiques du chemin de fer Kootenay and Elk et signaler les conséquences graves qu'il pourrait entraîner sur l'ensemble de la politique des transports de notre pays. Il me semble que si le gouvernement fédéral envisage d'autoriser la construction d'un petit embranchement dans une province, comme c'est le cas pour le chemin de fer Kootenay and Elk, et de l'autoriser à transporter des marchandises en vrac, en l'occurrence du charbon, jusqu'à la frontière des États-Unis puis jusqu'à la côte du Pacifique par un réseau de communications américain, il sera impossible d'empêcher que des embranchements semblables soient construits dans toutes les provinces du Canada. Par exemple, qu'est-ce qui pourrait empêcher la construction d'un autre embranchement dans une ou dans toutes les provinces des Prairies, se raccordant à une ligne de chemin de fer américaine au sud, afin que le blé canadien puisse être transporté vers des villes de l'Est et de l'Ouest? Qu'est-ce qui pourrait empêcher qu'un embranchement soit construit pour transporter des chargements en vrac de potasse sur des voies américaines? Il me suffit de mentionner, en ce qui concerne l'intérieur de la Colombie-Britannique, que rien n'empêche des dizaines de milliers de wagons chargés de bois de descendre aux États-Unis par ces embranchements, alors qu'à mon avis, le chargement devrait être transporté par notre réseau actuel de communications. Cela ne toucherait pas seulement la province de Colombie-Britannique, mais tout le réseau ferroviaire du Canada.

Le ministre des Transports (M. Jamieson) et le gouvernement fédéral ont été extrêmement discrets à propos de cet embranchement en particulier. La position de notre parti, que j'appuie fermement, est que nous devrions empêcher la construction du chemin de fer Kootenay and Elk, même s'il faut pour cela modifier la loi sur les chemins de fer. Dernièrement, le conseil municipal de Revelstoke, un certain nombre d'autres municipalités et organisations de ce secteur et, en fait, de toute la partie intérieure de la Colombie-Britannique, ont envoyé des mémoires à la Commission des transports, au premier ministre (M. Trudeau), au ministre des Transports et, bien entendu, à leur député, pour s'opposer à la construction

du chemin de fer Kootenay and Elk. Ils savent ce qui va arriver. Chaque train détourné vers le Sud éliminera 60 ou 70 emplois pour les Canadiens. Étant donné le grave chômage actuel, nous en avons assez d'être menacés par une éventuelle disparition d'autres emplois, dans tout le secteur de Kootenay. C'est ce qui préoccupe ces gens. Il ne s'agit pas d'égoïsme ou d'avidité de leur part. Ils comprennent que les emplois représentent une feuille de paye importante dans les localités où ils vivent.

La population de ces localités et nous-mêmes sommes au courant de la lourde perte que subira le Canada si on autorise l'établissement de cette ligne. Il y a un autre aspect de cette question que je crois devoir signaler aux députés. Je ne songe pas seulement aux emplois des cheminots canadiens, mais à ceux qui se rattachent à toute cette question du détournement du commerce au profit d'une société ferroviaire étrangère. Les promoteurs ont déjà dit que, si le chemin de fer Kootenay and Elk est construit, le matériel du chemin de fer Burlington Northern sera employé. Qu'est-ce que cela signifie? Une perte d'emplois? Je m'explique autrement. Les locomotives qui tirent les trains de charbon sont construites à Montréal, par des ouvriers canadiens, avec des matériaux canadiens. Chaque wagon des trains unitaires, et ceux-ci peuvent compter de 70 à 80 wagons, est construit en Nouvelle-Écosse, à l'usine de la Hawker-Siddeley, une région où le chômage est très élevé, aussi avec des matériaux canadiens. L'acier de la ligne de chemin de fer qui doit être très souvent remplacé provient de l'Ontario, de Sault-Sainte-Marie, de Hamilton et d'autres aciéries de la province. On fabrique ici, au Canada même, toutes sortes de matériel de communications; même les traverses placées sous les rails proviennent des forêts de la Colombie-Britannique. C'est pourquoi je soutiens que le problème n'est donc pas uniquement celui de la région de Kootenay: il s'agit d'un problème national qu'il faut étudier du point de vue national. Si ce raccordement est construit et que nous n'adoptons pas une position ferme et décisive à ce sujet, des lignes analogues seront alors aménagées dans d'autres régions du Canada pour transporter les produits en vrac, et les emplois que je viens de mentionner continueront à disparaître.

• (1700)

C'est pour cette raison et d'autres encore que nous demandons au gouvernement fédéral d'exposer nettement une politique des transports au Canada. Lorsque la chose est possible, les chargements et marchandises en vrac devraient être acheminés par les moyens de communication existants au Canada jusqu'aux points d'exportation. Il n'y a rien de mal à cela. Nous subventionnons les réseaux ferroviaires pour le transport du charbon depuis des années afin qu'il soit rentable. Lorsqu'ils sont sur le point de réaliser des profits grâce au transport lucratif des chargements de charbon, on parle d'en détourner une partie vers une ligne ferroviaire étrangère. Je voudrais dire que cela n'a pas l'heur de plaire à la population de notre région. Nous nous y opposons énergiquement et nous demandons au gouvernement fédéral d'intervenir.

En ce qui concerne la construction de cet embranchement, on ne doit pas à mon avis l'entreprendre pour transporter le charbon. En fait, je ne veux pas du tout qu'on le construise comme un transporteur ordinaire, car le même principe s'y appliquerait. Si on construit un transporteur ordinaire, une grande partie de notre bois sera ainsi acheminé vers la vallée de Windermere au-delà des lignes américaines, et aux diverses régions des États-Unis où le bois sera vendu. Cela réduira le nombre de