

un service dont toute l'attention portait sur le charbon et ses problèmes, on s'expose à oublier lors de son incorporation à un nouveau ministère certaines de ces fonctions très importantes, dans ce cas-ci celles de l'Office fédéral du charbon. L'Office avait pour fonction, entre autres, de jouer un rôle dans l'établissement des taux de transport des marchandises. L'Office participait aux négociations entre les sociétés de chemins de fer et les producteurs de charbon lorsque les chemins de fer transportaient le charbon un peu partout au Canada. L'Office avait son mot à dire. J'espère que dans la réorganisation, si je puis me permettre de l'appeler ainsi, on n'oubliera pas cette fonction très importante de l'Office du charbon.

A cet égard, j'aimerais consacrer une minute ou deux à souligner la nécessité d'étudier le grave problème de l'acheminement du charbon dans la région de Fernie, en Colombie-Britannique. Deux des sociétés importantes, concessionnaires dans la région, ont demandé à la Commission des transports l'autorisation de construire des voies secondaires pour les relier au Great Northern Railway aux États-Unis, ce qui permettrait d'acheminer le charbon par les États-Unis jusqu'à la côte du Pacifique, et de le ramener ensuite au Canada jusqu'à Roberts Bank. Je m'oppose entièrement à ce parcours. L'Office du charbon a réussi à réunir des représentants de la Commission des transports, des sociétés de chemins de fer et des sociétés de charbon, en vue de trouver le moyen de transporter ce charbon sur des lignes canadiennes.

J'aimerais mentionner quelques chiffres pour montrer l'importance de cette façon d'aborder le problème. A mon avis, il est regrettable de lancer par-dessus bord par ce transfert toutes les connaissances spécialisées de l'Office du charbon. D'après les estimations, pour chaque million de tonnes de charbon transporté vers la côte du Pacifique, 1,2 million de dollars reviennent à la région sous forme de salaires, traitements et autres avantages aux employés, tels les fonds de pension et ainsi de suite.

Nous ne pouvons nous permettre de perdre ce revenu. A l'heure actuelle, le Pacifique Canadien a deux contrats pour le transport de quelque 5 millions de tonnes de charbon par an. Cela veut dire que 6 millions de dollars par année reviennent à la collectivité sous forme de traitements, de salaires et autres avantages aux employés. Cela montre les énormes avantages qui seraient perdus si nous étions assez stupides pour permettre que ces réserves de la région de Fernie soient transportées à la côte du Pacifique par une autre société ferroviaire. Je ne saurais m'exprimer avec trop de vigueur là-dessus. On nous a raconté que le CP ne pouvait pas

assumer le transport du charbon de Fernie à la côte. Monsieur l'Orateur, c'est de la foutaise. La capacité de livraison du CP dépasse de beaucoup la quantité de charbon livrée à l'heure actuelle. Le CP pourrait facilement transporter annuellement 20 millions de tonnes de charbon et même plus, sans la moindre difficulté.

• (12.40 p.m.)

J'espère que le ministère intéressé et les fonctionnaires du ministère qui s'occupent de la question du charbon s'assureront sans faute que nous autres, Canadiens, ne permettrons pas à ce trafic ferroviaire lucratif d'échapper à une compagnie canadienne. Que personne ne pense que je parle ici au nom du CP, car je lui ai asséné les coups les plus durs à maintes reprises, et il en aura d'autres, par exemple s'il essaie de supprimer nos services-voyageurs.

Mais lorsque surgit une question de cette nature, alors nous avons, à mon avis, parfaitement le droit de soutenir que lorsque nous possédons des ressources canadiennes comme les ressources houillères de Fernie, il faut les transporter autant que possible par des voies de communication entièrement canadiennes vers nos ports maritimes, si nous avons à les exporter. Je me contente de signaler la chose au secrétaire parlementaire et au ministre. Je puis leur assurer que nous en aurons long à dire là-dessus à l'étape du comité, car nous ne laisserons pas tomber la question.

Il y a un autre point que je voudrais aborder en ce qui concerne la houille. On a parlé d'un pipeline pour acheminer la houille de la région de Fernie vers la côte du Pacifique. J'ignore si c'est faisable ou non. J'ignore si s'est faisable ou non n'importe où au Canada. La houille serait transportée sous forme de boue. Je rappelle au ministère que nos chercheurs pourraient résoudre ce problème en ce qui concerne la houille. Peut-être est-ce une autre question qu'il faudrait examiner dans d'autres régions, car l'un des désavantages de l'emploi de la houille comme énergie de nos jours, monsieur l'Orateur, ce sont les frais élevés de transport. Si des méthodes du genre peuvent les réduire, il faudrait sûrement, à mon avis, envisager des recherches et des études de faisabilité.

Je n'ajouterai rien de plus, mais j'espère que d'autres députés à la Chambre, surtout au comité, étudieront à fond la question du transport des ressources houillères, surtout de l'Alberta et de la Colombie-Britannique jusqu'à la côte du Pacifique, afin de nous assurer que nous confions le transport de cette marchandise à notre propre réseau canadien de transport et que les avantages économiques qui en découleront profiteront au pays.