

Le 3 mai, j'ai proposé l'ajournement de la Chambre aux termes de l'article 26 du Règlement afin de débattre l'acheminement du charbon par rail des Kootenays de l'Est à Roberts Bank, en Colombie-Britannique, par l'itinéraire américain. Cette motion fut rejetée. Le 4 mai, mon honorable ami de Kootenay-Ouest (M. Harding) reposa différentes questions et tenta de citer les déclarations faites par le juge Hall à l'occasion du jugement de la Cour suprême. Mais M. l'Orateur a estimé qu'il s'agissait d'une tentative de discours. A chaque fois que sont posées des questions concernant les chemins de fer ou les cheminots, on ne semble pas particulièrement intéressé. Dans ce cas, toutefois, il pourrait y avoir des milliers d'emplois en cause. Lorsqu'on examine la signification possible de la décision de la Cour suprême, il est facile de comprendre pourquoi elle cause une inquiétude véritable. Voici ce qu'avait dit l'un des membres de la Commission canadienne des transports, M. Griffin, lors de la décision de la Commission à l'égard de cette demande:

• (2220)

A mon avis, le comité a un pouvoir discrétionnaire et peut refuser d'émettre un ordre, même si la question de sécurité ne pose pas de problème, si, dans l'intérêt public, ou pour toute autre raison valable, il juge bon de le faire.

Il a ensuite accepté la demande n° 1. Après la décision de la Commission canadienne des transports, la Kootenay and Elk Railway Company et la Burlington Northern Incorporated en ont appelé de cette décision auprès de la Cour suprême du Canada, ce qui a abouti à une décision, par cinq voix contre quatre, selon laquelle la Commission canadienne des transports avait fait erreur dans son jugement. Il ne faut pas oublier que la Crows Nest Industries Limited est actionnaire de la Kaiser Steel Corporation, société mère de Kaiser. L'un des responsables de la constitution légale de la Kootenay and Elk Railway était président du conseil d'administration de la Crows Nest Industries Limited et membre du conseil d'administration de la Kaiser Steel Corporation. La Kootenay a été légalement constituée en société à titre de filiale appartenant entièrement à la Crows Nest Industries Limited, et elle le demeure.

J'aimerais citer les propos de M. le juge Hall lors de la décision de la Cour suprême du Canada:

Je ne vois aucune disposition ou engagement comme quoi, si les demandes qu'on présente actuellement étaient acceptées, la Burlington continuerait nécessairement à utiliser les installations de Roberts Bank.

Je pourrais signaler que le gouvernement du Canada a consacré des millions de dollars à ces installations.

Je ne vois rien dans les dossiers qui puisse empêcher la Burlington d'utiliser ou de créer un autre port dans l'État de Washington pour le chargement de ce produit canadien à destination du Japon. A vrai dire, on peut lire dans le témoignage de R. W. Downing, vice-président exécutif de la Burlington que «lors des premiers entretiens, on prévoyait d'expédier le charbon par un port des États-Unis», mais on a décidé par la suite d'utiliser Roberts Bank, qui était le seul port équipé pour recevoir des trains à chargement homogène.

Le juge Hall a poursuivi en ces termes:

Il me semble que ce plan n'est autre que le cas classique d'un conglomérat de sociétés étrangères qui, de concert avec leurs filiales canadiennes, manipulent de telle façon l'entreprise qu'il en résulte une exportation d'emplois canadiens. Il eut été approprié que la Commission étudiat et pesât cette question. Rien ne prouve officiellement que le CP ne soit pas en mesure, par manque d'équipement ou de personnel, de transporter tout le charbon quittant la région de Sparwood pour Roberts Bank, en exécution de contrats d'achat actuels ou à venir conclus par le Japon, et il est

significatif de constater que les chemins de fer de Burlington offrent le même tarif que le CP.

Le ministre des Finances (M. Turner), a déclaré au moment d'assumer ses nouvelles fonctions, en février dernier, que priorité serait donnée à la création d'emplois, et il l'a répété encore une fois, hier soir, dans son exposé budgétaire. Il me semble que les députés ne sont pas au courant de la situation qui prévaut ici. Si l'on accorde à la société Kootenay et Elk un permis de transporteur public, tout porte à croire que, non seulement le charbon sera transporté sur les lignes ferroviaires de la Burlington Northern jusqu'à Eureka, dans le Montana, et de là vers l'Ouest jusqu'à Roberts Bank ou Seattle, mais aussi le bois qui, de la Colombie-Britannique prendra la route d'Eureka et de là, celle des marchés de l'Est. Il est possible que ce bois venait des Kootenays et qu'on l'aurait acheminé vers l'est jusqu'à Calgary, Moose Jaw, Winnipeg et ensuite vers le sud jusqu'au marché de Chicago. On pourrait fort bien assurer le transport des ressources de cette région en recourant à ce transporteur, en passant par le Montana à bord du Burlington Northern et les acheminant ensuite dans l'une ou l'autre direction.

Si le gouvernement s'en tient aux déclarations du ministre des Finances hier soir, il doit absolument apporter les modifications proposées à la loi sur les chemins de fer, lesquelles tiendraient compte de l'intérêt public et d'autres facteurs. Le temps passe. Le gouvernement devrait se préoccuper de cette affaire. J'espère qu'il prendra l'initiative de présenter des modifications à la loi sur les chemins de fer, que la Chambre les adoptera et que la Commission canadienne des transports rendra une décision au sujet de la demande de la Kootenay and Elk Railway et de la Burlington and Northern Incorporated, sauvegardant ainsi des milliers d'emplois au Canada.

**M. Ian Watson (secrétaire parlementaire du ministre du Revenu national):** Monsieur l'Orateur, le lien entre la question posée par le député de Moose Jaw et la responsabilité du ministre du Revenu national est bien mince, mais je vais tenter, au nom du ministre, de répondre au député.

Comme ce dernier s'en rend compte, les suites juridiques de l'affaire à laquelle il a fait allusion sont extrêmement compliquées. Malgré le prolongement de la décision juridique qui a déjà été rendue, on peut difficilement prévoir les dispositions supplémentaires, s'il en est, que les parties en cause vont prendre. Le député d'Okanagan Boundary m'a déjà parlé de cette affaire, il en a aussi parlé à mon ministre ainsi qu'au ministre des Transports, en faisant valoir les conséquences très graves que comporte cette controverse; de plus, il n'a pas cessé de porter à la connaissance du gouvernement son inquiétude et le vif intérêt qu'il porte à la solution de ce problème.

Au sujet du problème soulevé devant la Commission canadienne des transports et, par la suite, devant la Cour suprême du Canada par la Kootenay and Elk Railway Company et le Canadien Pacifique, on se demande maintenant si le charbon sera transporté du sud-est de la Colombie-Britannique jusqu'au port de Roberts Bank, sur la côte ouest, au moyen d'une compagnie de chemin de fer américaine employant des travailleurs américains, ou au moyen des chemins de fer canadiens employant des travailleurs canadiens. Je peux signaler sans hésiter que pour ma part, l'intérêt national du Canada doit prévaloir, si la question soulevée ce soir par le député passe le stade de l'hypothèse.