

*L'ajournement*

La réponse à la première partie de la question du député est très simple. M. Jaffe ne semble pas avoir insisté pour que ses agresseurs soient poursuivis pour enlèvement. Premièrement, je le répète, les poursuites ont été intentées par le procureur général de l'Ontario.

**M. Wenman:** Cessez de patiner.

**M. MacBain:** Deuxièmement, l'affaire est actuellement devant les tribunaux. Je ne suis pas en mesure d'aider le député à comprendre à quoi songeait l'avocat de M. Jaffe en Floride lorsqu'il a écrit la lettre dont le député a fait état. Autant que je sache, Jaffe n'avait pas et n'a toujours pas l'influence que lui prête le député, du moins pas auprès des fonctionnaires fédéraux.

D'autre part, le député prétend que des fonctionnaires de l'État soustraient ou tentent de soustraire M. Jaffe au cours normal de la justice américaine. C'est interpréter tout de travers tout ce que le gouvernement du Canada a fait dans l'affaire Jaffe. Cette personne a été enlevée et amenée à l'étranger au mépris du droit canadien et des dispositions expresses du traité d'extradition conclu entre le Canada et les États-Unis. Ce traité fait partie des lois des États-Unis. Le Canada a toujours soutenu que l'enlèvement de M. Jaffe contrevient directement aux lois internationales et aux lois américaines. Si la demande d'extradition avait été faite normalement et si les tribunaux avaient ordonné que M. Jaffe soit extradé, il aurait été livré aux autorités ainsi qu'il devait l'être suivant les voies régulières de la loi américaine.

● (1820)

**M. le vice-président:** A l'ordre. Le temps de parole du député est écoulé.

LES SOCIÉTÉS DE LA COURONNE—LA SOCIÉTÉ DES TRANSPORTS  
DU NORD LTÉE—ON DEMANDE UNE ENQUÊTE SUR LES  
MÉTHODES DE GESTION

**M. Stan Schellenberger (Wetaskiwin):** Monsieur le Président, le 15 décembre, j'ai posé une question à la Chambre au ministre des Transports (M. Axworthy), au sujet de la direction, des mesures de sécurité et des méthodes comptables de la Société des Transports du Nord Ltée, de même que sur la possibilité qu'il existe un conflit d'intérêts parce que les employés et les dirigeants de la Société sont aussi les administrateurs et les actionnaires d'une société concurrente de transport maritime dans le Nord. Je n'ai pas eu depuis de réponse directe du ministre, bien qu'il ait affirmé à ce moment-là qu'il étudierait cette affaire.

J'ai remis au ministre toute l'information dont il a besoin pour ouvrir son enquête sur les activités de la Société. J'ai aussi fait inscrire un certain nombre de questions au *Feuilleton* concernant les doutes que j'ai sur cette société publique.

Pour faciliter la tâche au ministre, je voudrais préciser davantage les questions que j'ai posées précédemment. Pour commencer, en ce qui concerne les méthodes de gestion, on peut prouver que la direction est mêlée à des transactions douteuses avec diverses entreprises, concernant notamment un bateau-remorque de 400,000 tonnes à Tuktoyaktuk qui ne semble avoir aucune utilité. La Société des Transports du Nord suspend son activité dans la région d'Athabasca où elle a pourtant un marché. Dans le cas de Churchill, elle a acheté bien des marchandises qui ont une valeur ou une utilité douteuse pour cette région. De même, les profits de la société sont

passés de 8 millions de dollars à 1.4 million ces dernières années.

Des ententes ont été conclues avec une entreprise de soudage du Nord à Hay River. Quelques semaines à peine après avoir licencié ses soudeurs pour la saison, la STNL en engage d'autres par l'intermédiaire d'une société privée de la région. Cette situation préoccupe beaucoup les soudeurs de la STNL.

Il serait également bon que le ministre explique à la Chambre pourquoi la STNL n'a pas obtenu de contrat de plusieurs millions de dollars ces dernières années alors que, par la suite, l'entreprise qui avait été choisie, Artic Transport Ltd., lui a demandé de terminer les travaux parce qu'elle ne disposait pas du matériel nécessaire pour mener le contrat à terme. Si ses profits diminuent, il me semble que la société devrait compter parmi les soumissionnaires actifs pour les travaux.

La STNL a également conclu un contrat avec l'armée de l'air américaine pour la livraison de carburant et d'autres marchandises dans le Nord, plus particulièrement pour la ligne Pine Tree, ainsi que dans d'autres régions. Elle s'est engagée par contrat à s'occuper d'une cale sèche flottante appartenant aux forces aériennes américaines, la ARD-31.

Le ministre pourrait-il vérifier si la STNL utilise la ARD-31 à ses propres fins ou dans d'autres buts qui seraient expressément interdits dans le contrat qu'elle a signé? Le ministre entend-il demander un exemplaire du contrat et déposer l'information à la Chambre de façon que mes collègues et moi puissions l'examiner? Le ministre aurait-il également l'obligance de voir si la STNL permet à d'autres entreprises d'utiliser la cale sèche?

Pour ce qui est de la sécurité, le ministre n'est pas sans connaître les nombreux dangers qui existent à l'égard de la manutention du carburant, de son transport et de la manutention des marchandises sur la rivière Mackenzie et la mer de Beaufort. On s'inquiète particulièrement de cette pratique dangereuse qui consiste à transporter du faux fret sur des péniches de combustible et à faire fonctionner des véhicules à combustion interne sur les ponts des péniches transportant aussi, sous le pont, des conteneurs de carburant explosif. Ces pratiques vont certainement à l'encontre des règlements de la Garde côtière canadienne. En fait, les compagnies d'assurance refusent d'assurer des péniches de carburant qui sont utilisées pour transporter du faux fret, mais la STNL persiste à ce faire. Je crains que si les mesures de sécurité ne sont pas respectées, un accident grave ne survienne dans le Nord.

Ces barges chargées de carburant et de faux fret desservent de nombreuses localités du Nord. On les amarre et les utilise comme quais flottants pour d'autres péniches, augmentant ainsi considérablement les risques d'accident comme une explosion ou un incendie. Voilà pourquoi il est important de faire enquête sur ces normes de sécurité.

● (1825)

Je demanderais également qu'on fasse enquête pour déterminer si les employés travaillant dans ces zones et sur ces barges disposent d'un équipement convenable et d'une formation suffisante. Il est important que le ministre fasse enquête sur l'exploitation de cette cale sèche flottante pour déterminer exactement combien de revenus a réalisés la STNL au cours des quatre dernières années grâce à l'exploitation de cette cale sèche.