

*Questions orales*

[Français]

**L'hon. Yvon Pinard (président du Conseil privé):** Madame le Président, la question est fort intéressante et tombe bien à propos. J'ai l'intention d'en discuter sérieusement avec le président du Conseil du Trésor à la prochaine occasion et nous verrons l'an prochain comment nous comporter, savoir si nous devons étendre davantage ou non la courtoisie que nous avons fournie à la presse.

Pour ma part, je suis enclin à étendre le plus possible les privilèges des députés. Mais ce que nous avions à discuter hier, c'était de savoir si, dans la conjoncture actuelle, selon la pratique établie, nous avions ou non manqué aux privilèges ou à la courtoisie basés sur la tradition. Vous avez rendu votre décision et nous l'acceptons, madame le Président.

\* \* \*

[Traduction]

**LE TRANSPORT MARITIME**

LE DÉMÉNAGEMENT DE LA COMPAGNIE DART CONTAINERLINE  
DU PORT DE HALIFAX

**M. Howard Crosby (Halifax-Ouest):** Madame le Président, j'ai une question à poser au ministre des Transports de qui relève le transport maritime et le CN. D'après certaines rumeurs, la société Dart Containerline est sur le point de mettre un terme à son activité dans le port de Halifax et de déménager dans le port de Montréal son entreprise qui vaut plusieurs millions de dollars. Le ministre était-il au courant de ce projet? Qu'entend-il faire à propos de ce projet qui risque de faire perdre des milliers d'emplois directs et indirects, ainsi que des millions de dollars de recettes au port d'Halifax, sans compter que le CN risque lui-même de perdre 18 millions de dollars par suite de l'arrêt de ce service?

**L'hon. Jean-Luc Pepin (ministre des Transports):** Madame le Président, la société en question est censée confirmer cette information cet après-midi, et c'est une bien triste nouvelle pour le port de Halifax. La société Dart a décidé de déménager son service de conteneurs de Halifax à Montréal. Je le répète, c'est un dur coup. Je le reconnais. Cependant, il faut tenir compte de ce que la société en question y maintiendra le secteur de son service de conteneurs dirigés vers les marchés de l'Atlantique, soit environ 15 p. 100 de son service.

Par la même occasion, je tiens à faire savoir qu'à compter de samedi la ligne polonaise doit utiliser le terminus n° 2 à Halifax, ce qui représente environ 200,000 tonnes. Il existe donc des éléments de compensation, et Ceres and Halterm va sûrement s'efforcer d'intensifier le trafic au cours des prochains jours.

**M. Crosby:** Je tiens à signaler au ministre que les compensations dont il vient de parler sont sans rapport avec le problème. Il était déjà prévu que la compagnie polonaise établisse un terminus à Halifax. Quant au trafic local il est obligé de passer par Halifax pour des raisons économiques. Par ailleurs, j'ai déjà parlé au ministre ici même et à d'autres occasions, du rôle que le Canadien National joue dans la société Cast et c'est là que réside le fondement même du problème.

Le ministre pourrait-il nous dire pourquoi le Canadien National a refusé de participer à l'activité de la société Dart

au moment même où il s'est associé à la compagnie Cast, avantageant ainsi le port de Montréal au détriment de celui de Halifax?

**M. Pepin:** Il est exact que le CN a des intérêts dans la société Cast; mais il en a aussi chez Halterm. A cette époque, le CN voulait s'associer à Dart mais on ne le lui a pas permis. Mais c'est du côté de CP qu'il faut chercher la principale raison pour laquelle le CN s'est associé à Dart. Le CP exploite en effet de petits navires dont le port d'attache est à Montréal. Il voulait acquérir de plus gros navires et c'est pour cette raison qu'il a transféré le centre de ses activités de Halifax à Montréal.

\* \* \*

**LES RELATIONS DE TRAVAIL**

LE CONFLIT À LA WHITE PASS AND YUKON RAILWAY—LES  
MESURES POUR RÉGLER LE DIFFÉREND

**L'hon. Erik Nielsen (Yukon):** Madame le Président, j'ai une question pour le ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien. Le ministre a probablement déjà été informé par son diligent personnel que les cheminots travaillant sur la ligne de White Pass et le Yukon ont déclenché une grève la nuit dernière en dépit des recommandations d'un conciliateur.

J'aimerais savoir quelles mesures le gouvernement compte prendre par le biais du ministère des Affaires indiennes ou celui du Travail ou de quelque autre organisme fédéral afin que le service revienne à la normale sur cet axe tout à fait spécial et vital par où tous les produits du Yukon sont acheminés vers l'océan et par où arrivent également toutes les marchandises dont le territoire a besoin?

● (1500)

**L'hon. John C. Munro (ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien):** Madame le Président, comme le député le sait cette question relève directement de mon collègue le ministre du Travail. Étant donné les inquiétudes que le conflit soulève au Yukon et celles qu'a exprimées le député, le ministre du Travail s'est intéressé de très près à la question. Ses fonctionnaires, dont certains ont une longue expérience des médiations, entre autres, M. Kelly, sous-ministre adjoint, ont revu à fond toute la question et ont rappelé aux parties en cause qu'elles pouvaient compter sur les services des médiateurs les plus expérimentés au Canada. Je ne peux qu'espérer que l'offre du ministère du Travail contribue à régler cette grève.

**M. Nielsen:** Madame le Président, le ministre peut-il nous dire si on a affecté à son ministère suffisamment de crédits pour lui permettre de verser aux chemins de fer les 5 millions qu'il a annoncés publiquement?

**M. Munro (Hamilton-Est):** Oui, madame le Président. Le député comprendra, j'en suis certain, qu'il y va du plus grand intérêt de tous les citoyens du Yukon que cet argent soit versé. Et il sait aussi qu'il servira à faire démarrer des projets d'immobilisation qu'on réclame de toutes parts; il ne servira nullement à éponger un déficit ou à financer les dépenses de fonctionnement du chemin de fer.