

Projet de dérivation Garrison

M. Gamble: Vous voulez rire? Qu'écoutiez-vous?

M. Irwin: J'ai entendu mentionner le Nicaragua.

M. Gamble: Oui.

M. Irwin: J'ai entendu bien des choses à propos du drapeau américain.

M. Gamble: Oui.

M. Irwin: Je n'ai cependant pas entendu grand-chose à propos de la question qui nous préoccupe.

M. Gamble: Je leur ai dit comment négocier.

M. Irwin: Je n'ai pas entendu grand-chose à propos de la question en cause, en l'occurrence que les Manitobains croient que nous devrions examiner cette affaire à titre de Chambre fédérale au lieu de laisser le soin à quelques députés fédéraux et provinciaux d'en discuter et de nous contenter d'avoir quelques échanges de vues à ce sujet de temps à autre à la Chambre.

Je pense que cette question est perçue par le public canadien comme elle l'est par les habitants du Dakota-Nord. Autrement dit, 5 p. 100 des gens savent de quoi il s'agit et sont d'accord, 5 p. 100 savent de quoi il s'agit et ne sont pas d'accord et 90 p. 100 ne savent pas de quoi il s'agit et s'en fichent. Voilà la perception qu'ont les Canadiens du projet de dérivation Garrison.

A mon avis, si nous avons quelque obligation envers l'ensemble de notre pays, nous devons nous renseigner un peu mieux sur la situation et ne pas parler de complot communiste aux États-Unis. Nous devrions parler plutôt de l'industrie très importante de la pêche au Manitoba.

M. Gamble: Il est évident que vous n'écoutiez pas.

M. Irwin: Il y a eu des compromis. Tout d'abord, les États-Unis ont invité des scientifiques canadiens à étudier la question. Je pense que nous aurions dû accepter cette invitation. Cependant il s'est agi d'un refus politique. Je pense que nous avons eu tort de ne pas accepter l'invitation.

Les Américains ont ensuite proposé un réseau de voies d'eau fermées. Il faut reconnaître que les Américains ont proposé des compromis à notre avantage. Malheureusement, lorsqu'a été faite la proposition du réseau de voies d'eau fermées, les Américains désiraient économiser des millions de dollars en y allant au rabais, ce qui fait que le réseau de voies d'eau fermées n'est pas très sûr. En fait, il s'est révélé plus mauvais pour nous que ce qui avait été proposé à l'origine.

Si ce sont là les propositions des Américains, elles ne nous inspirent pas beaucoup de confiance. Les Américains ont proposé la création d'un comité technique et il faut les en louer, car il semble qu'ils vont aller de l'avant malgré ce qui s'est fait au Canada. Ce comité mixte canado-américain a été créé, et il nous assure qu'il va demeurer vigilant, car il ne peut guère faire autre chose. Il nous dit qu'il va faire preuve de vigilance contre les vices de fonctionnements des barrières, la réalisation

de la Phase II et l'introduction de parasites au Canada. Cependant, nous avons de pareils traités avec les États-Unis depuis 1909. C'est en 1909 je pense qu'était présenté le traité initial sur les eaux limitrophes, dans le cadre duquel fonctionne le CMI. Depuis lors, les Canadiens aussi bien que les Américains polluent les cours d'eau.

Commençons par la pollution ontarienne. L'Ontario déverse 263,000 tonnes métriques de déchets industriels liquides dans les cours d'eau chaque année. Chaque jour, l'Ontario déverse 34,000 tonnes de solides dissous, 127 tonnes de métaux lourds, 18 tonnes de phosphore, 118 tonnes d'huiles et de graisses, 12 tonnes de phénol et 3,000 tonnes de chlorures dans les cours d'eau. A Thunder Bay, des milliers de tonnes de fibres d'amiante sont déversées dans le réseau fluvial. Dans la Ste-Marie il y a des phénols, des huiles, des cyanures, des sulfures, du zinc, de l'ammoniac et du fer. Le réseau de la Ste-Claire contient de l'ammoniac et du chlore.

Avec tout cela, je félicite le député du Nouveau parti démocratique de sa motion puisqu'il faut bien que quelqu'un reste vigilant. Je ne vais certainement pas m'en remettre au gouvernement américain.

● (1800)

MOTION D'AJOURNEMENT

[Traduction]

L'ajournement de la Chambre est proposé d'office en conformité de l'article 45 du règlement.

LES CHEMINS DE FER—LE TARIF-MARCHANDISES POUR LE GRAIN—LES FRAIS DU RAJUSTEMENT PROVISOIRE B) ON DEMANDE AU MINISTRE DE VÉRIFIER LES CHIFFRES

M. Charles Mayer (Portage-Marquette): Monsieur le Président, j'interviens ce soir pour développer une question que j'ai posée au ministre des Transports (M. Axworthy) jeudi dernier au sujet des tarifs de transport du grain de l'Ouest, récemment annoncés. J'ai demandé au ministre pourquoi le gouvernement ne se chargeait pas de sa part des coûts. Cela va demander une certaine explication, et je vais essayer d'être explicite et d'utiliser des termes simples pour que le gouvernement comprenne exactement ce que je dis. Je ne suis pas du tout certain que le ministre ait compris la question que je lui ai posée.

Permettez-moi de dire tout d'abord que les tarifs de transport du grain que les agriculteurs de l'Ouest paient actuellement, du fait de la suppression du Corbeau le 1^{er} janvier, sont calculés en fonction de trois éléments: d'abord le volume, ensuite le rajustement au titre de la campagne précédente, et enfin l'augmentation de coûts que les chemins de fer prétendent subir. Je vais traiter d'abord de ce dernier élément, le supplément de coûts que les chemins de fer prétendent devoir assumer.