

Pouvoir d'emprunt—Loi

M. McRae: Monsieur le Président, j'invoque le Règlement. Juste avant que la Chambre ne suspende la séance à 1 heure, j'ai voulu poser une question à la fin du discours du député de Kootenay-Est-Revelstoke (M. Parker). Ce dernier est sûrement prêt à répondre à des questions, mais nous n'avons pas eu la période de 10 minutes prévue à cette fin. Serait-il possible de poser les questions d'usage avant la prochaine intervention?

M. le Président: Le discours du député de Kootenay-Est-Revelstoke (M. Parker) devrait être suivi d'une période de 10 minutes pour les questions et commentaires. Le député de Crowfoot (M. Malone) est-il d'accord?

M. Malone: Oui, monsieur le Président.

M. McRae: Monsieur le Président, j'ai porté beaucoup d'intérêt à bien des arguments présentés par le député de Kootenay-Est-Revelstoke (M. Parker) notamment quand il a parlé, et ce n'était pas la première fois, de l'acheminement de charbon à faible teneur en soufre des Kootenays, en Colombie-Britannique ou, sans doute, en Alberta, vers les marchés de l'Est pour la production d'électricité et autres usages. Cette question m'intéresse pour trois raisons. D'abord, si nous voulons vraiment combattre les pluies acides, il faudra brûler ce type de charbon plutôt que la houille à forte teneur en soufre que nous achetons aux États-Unis.

En deuxième lieu, comme l'a dit le député, le charbon en question est un produit canadien. Si l'écart de coût n'est pas appréciable, surtout si l'on tient compte de ce qu'il en coûtera pour réduire la teneur en soufre du charbon américain, afin de prévenir les pluies acides, je serais d'accord pour que le charbon soit acheminé vers les marchés de l'Est.

La troisième raison, et je dois dire qu'elle est très importante, c'est que nous avons aménagé à Thunder Bay des installations importantes pour le transbordement du charbon. Si le charbon transitait par ce port comme ce devrait être le cas, les tonnages transbordés égaleraient presque ceux de Vancouver. Assurément, les chemins de fer pourraient créer de l'emploi à Atikokan, Thunder Bay et ailleurs au pays.

Notre parti s'intéresse toujours aux propositions présentées par le député. Serait-il en mesure de nous donner un peu plus de détails sur les coûts probables de l'opération, compte tenu que de très grandes économies pourraient être réalisées, surtout en ce qui concerne la protection de l'environnement et la création d'emplois? À défaut de créer des emplois, il faut s'en remettre à l'assurance-chômage ou à d'autres types d'aide fédérale pour secourir les chômeurs. S'il y a création d'emplois, cette initiative devient très avantageuse. Je demande donc au député de nous donner un peu plus de détails sur ce projet.

M. Parker: Monsieur le Président, je suis heureux de pouvoir répondre à la question du député de Thunder Bay-Atikokan (M. McRae). Le Syndicat des mineurs unis d'Amérique, district n° 18, a financé une étude approfondie de la question et le document, intitulé «Submission on Canadian Use of Western Canada Coal», a été publié le 15 juin 1983. Cette étude a été remise au ministère des Transports qui l'examine. D'après les

renseignements qui nous ont été fournis notamment par l'intermédiaire d'une conférence de producteurs de houille, ce ministère étudie la possibilité de verser une subvention d'environ \$23 la tonne.

À l'heure actuelle, on achemine trois ou quatre millions de tonnes de Byron Creek et de l'Alberta vers l'Ontario. La majeure partie de cette houille est expédiée dans l'est du Canada pour y être utilisée en mélange en vue de diminuer les pluies acides. Comme le député le sait, nous expédions de la houille de l'Ouest, mais 16 autres millions de tonnes avec une teneur en soufre extrêmement élevée sont importées des États-Unis.

Comme le député l'a fait remarquer, ce projet diminuerait sensiblement le chômage. Nous pourrions également faire des mélanges de houille pour répondre aux besoins de l'Hydro et des aciéries de l'Ontario. En outre, nous savons actuellement que certains contrats renferment des articles imposant des limites minimales et maximales; même si l'on ne tient compte que des limites minimales, nous pourrions immédiatement expédier environ cinq millions de tonnes de charbon en provenance de la Colombie-Britannique, de l'Alberta ou de la Saskatchewan.

Quant aux questions portant plus précisément sur les pluies acides, nous ne possédons pas ces renseignements. Nous savons qu'il est plus raisonnable de remonter à la cause au lieu de tenter de remédier à l'effet du charbon riche en soufre. Comme je l'ai signalé, le charbon que nous utiliserions dégage du soufre dans une proportion de 800 p. 100 tandis que le charbon dans l'ouest du Canada a une proportion de soufre de 0.05 p. 100. Le charbon en provenance des Appalaches a une teneur qui varie entre 4 et 5 p. 100. Les conséquences et les possibilités sont fort intéressantes.

● (1530)

Dans les localités des Kootenays et en Alberta, ces comités ont été saisis de résolutions demandant qu'on fasse une étude sur le coût de transport de ce charbon et qu'on examine la possibilité que les frais soient partagés également. Si la subvention pour le transport du charbon est fixée à \$23, la province consommatrice devrait payer \$7.50, la province productrice \$7.50 et le gouvernement fédéral devrait également acquitter \$7.50 étant donné qu'il aiderait ainsi à diminuer les pluies acides. Nous aimerions qu'une étude de ce genre soit entreprise. J'espère avoir répondu à la question du député.

M. le vice-président: À l'ordre. Puis-je demander aux députés que leurs questions et réponses soient aussi brèves et concises que possible conformément à nos lignes directrices?

M. McRae: Monsieur le Président, le député pourrait-il fournir à notre bureau un exemplaire de l'étude qu'il semble avoir à la main, c'est-à-dire l'étude des Mineurs unis? J'aimerais bien l'obtenir.