

Transport du grain de l'Ouest—Loi

les mêmes régions rurales qui expédient leur grain—vont perdre leur identité. Nous nous inquiétons également pour les localités desservies par les chemins de fer, une fois que le mouvement sera accéléré. Le projet de loi devrait tenir compte de ce problème. Il devrait y avoir une protection pour ces localités.

Je félicite le député d'Esquimalt-Saanich (M. Munro) du discours très détaillé qu'il a consacré aux terrains houillers nationaux situés dans ma circonscription. Cela inquiète beaucoup mes commettants. Il y a une disposition accessoire qui les concerne dans ce projet de loi, à l'article 62, Partie VI. Il faudrait que ce soit plus conséquent. C'est de la plus haute importance pour la circonscription de Kootenay-Est Revelstoke. Il est de la plus haute importance pour la Colombie-Britannique que les sources d'énergie, entre autres le charbon, soient mises en valeur d'une façon conforme aux impératifs de notre propre province et de nos circonscriptions. C'est une gifle pour la Colombie-Britannique et pour l'ensemble de l'ouest du Canada que de laisser dans le domaine fédéral, comme le fait le projet de loi, ces 50,000 acres de terrains houillers, dont certains sont les plus riches du pays. Ils appartiennent à la Colombie-Britannique. Il faudrait les lui retourner si l'on modifie l'accord du Nid-de-Corbeau.

L'État fédéral a tort de ne pas prévoir de plan ou de projet pour ce charbon ou ces terrains. Donc, il n'y a qu'une solution, c'est de remettre ces riches terrains houillers à la Colombie-Britannique, de sorte que lorsque le moment sera venu de planifier et de réaliser la mise en valeur de l'énergie dans notre province, nous puissions le faire dans l'ordre.

LA MOTION D'AJOURNEMENT

[Traduction]

QUESTIONS À DÉBATTRE

M. le vice-président: En conformité de l'article 45 du Règlement, je dois informer la Chambre des questions qui seront soulevées ce soir au moment de l'ajournement: le député de Saskatoon-Ouest (M. Hnatyshyn)—Les chemins de fer—Le tarif du Pas du Nid-de-Corbeau—Opposition aux changements annoncés. *b)* La mise sur pied d'un système de transport du grain; le député de Central Nova (M. MacKay)—Le Canadien National—La fabrication du matériel roulant. *b)* les aciéries de la Nouvelle-Écosse; le député de Medicine Hat (M. Hargrave)—L'agriculture—Le classement obligatoire des bovins abattus et destinés à l'exportation. *b)* On demande au ministre d'étudier la question.

ORDRES INSCRITS AU NOM DU GOUVERNEMENT

[Traduction]

LA LOI SUR LE TRANSPORT DU GRAIN DE L'OUEST MESURE D'ÉTABLISSEMENT

La Chambre reprend l'étude de M. Pepin: Que le projet de loi C-155, tendant à faciliter le transport, l'expédition et la

manutention du grain de l'Ouest et à modifier certaines lois en conséquence, soit lu pour la 2^e fois et renvoyé au comité permanent des transports, ainsi que l'amendement de M. Benjamin (p. 25389).

M. Stan Schellenberger (Wetaskiwin): Monsieur le Président, c'est avec une certaine irritation que j'interviens sur cette question extrêmement importante pour l'ouest du Canada. Chaque fois que nous avons à débattre une question aussi importante pour notre région, le gouvernement nous impose le bâillon. Le Programme énergétique national a été catastrophique pour nous. Et qu'a fait le gouvernement? Il a imposé la clôture. Ce même gouvernement a essayé de faire adopter la constitution à toute vapeur, avant que l'Ouest ne se soit fait entendre à ce sujet. Là encore, nous avons eu droit au bâillon. La même menace plane au-dessus de nos têtes en ce qui concerne Canagrex et l'on ne nous permet pas de discuter de la question d'une façon aussi approfondie qu'elle le mériterait. Aujourd'hui, après seulement quelques heures de débat au sujet d'une question de la plus haute importance pour les producteurs de l'ouest du Canada, le ministre voudrait clore la discussion. Le tarif du Nid-de-Corbeau s'est révélé jusqu'ici un instrument très précieux qui a permis aux agriculteurs de l'Ouest d'acheminer leur grain jusqu'aux marchés mondiaux d'exportation. Bien entendu, des anomalies sont apparues. Les éleveurs de bétail ne cessent de le dire, mais nous parlons de liberté ici. Pourquoi le ministre changerait-il sa démarche, alors que depuis des années, dans l'Ouest, nous nous demandons si nous devrions faire confiance aux compagnies de chemins de fer. Cela a été dit quantité de fois. Le ministre a cédé aux pressions. De plus en plus, on estimait que la subvention devrait être versée aux producteurs. Seulement, à la suite de pressions politiques, le ministre annonce que la subvention sera versée aux compagnies de chemins de fer.

● (1600)

En entendant hier, à Jasper, ce que le premier ministre (M. Trudeau) a déclaré aux personnes qui étaient venues lui parler de cette question importante je ne pouvais pas en croire mes oreilles, notamment que si le gouvernement avait décidé de verser la subvention aux compagnies de chemins de fer, c'est parce que les éleveurs de bétail et les producteurs de denrées agricoles ne représentaient pas une force politique suffisante. Par contre, les agriculteurs du Québec et de certaines régions de l'Ontario votent pour les libéraux et c'est pour cette raison que la subvention va être versée aux compagnies de chemins de fer.

Si la subvention est versée directement aux compagnies de chemins de fer et qu'il en coûte plus cher aux agriculteurs de l'Ouest pour faire transporter leur production comme le projet de loi le prévoit, les agriculteurs établis dans le nord des provinces des Prairies ne pourront pratiquement plus produire d'orge, d'avoine et peut-être même du blé. Pourquoi? Parce que même au prix de revient actuel, il n'est plus rentable de produire ces céréales. Si les frais de transport augmentent comme on peut s'y attendre si le projet de loi est adopté, il sera impossible de produire ces céréales, et les éleveurs de bétail de la province aussi vont en pâtir.