

Pêches et forêts

Le CN estime que ce genre de choses nuirait à la bonne marche du système et finirait peut-être par paralyser le service. Le CN ne peut appuyer pareille ingénierie et ne se croit pas légalement tenu de la faire.

Le CN croit sans doute qu'en vertu de la Loi sur les chemins de fer, qui a été adoptée au tournant du siècle, il peut couper les réserves indiennes de voies ferrées, jeter du ballast dans la rivière Thompson et faire ce qu'il veut du bassin du fleuve Fraser. Toutefois, les Canadiens de la Colombie-Britannique ne vont pas se laisser tranquillement imposer un projet dont on n'a pas pesé toutes les répercussions.

Je ne viens pas dire à la Chambre au nom de mon parti que nous ne voulons pas voir améliorer le réseau ferroviaire. Nous nous rendons compte qu'en Colombie-Britannique, que ce soit au port de Prince-Rupert ou à celui de Vancouver, il faut vraiment accroître les possibilités du transport par fer. Des témoins qui ont comparu devant notre comité nous ont révélé que nous pourrions accroître de 300 p. 100 le rendement de notre réseau ferroviaire en utilisant en commun les voies du CN et du CP. Le vice-président du CN, M. Walker, a comparu devant notre comité il y a deux semaines. Portant l'insulte à son comble, il nous a appris au cours du contre-interrogatoire que le CN affectait en tout et pour tout à l'évaluation de l'utilisation en commun des lignes ferroviaires une personne pendant six mois qui cherche des solutions de rechange à un projet de seize milliards et demi de dollars. J'estime que ce n'est pas acceptable.

Transports Canada n'a pas examiné les options pour ce genre de doublement des voies depuis 1977. Il importe dans le cadre du débat d'aujourd'hui que le gouvernement cerne bien cette affaire et règle la question des pêches, même si cela doit causer quelque embarras à court terme et exiger beaucoup de travail de la part de divers ministères. Aucun plan hydrologique n'a encore été établi dans le cas de la rivière Thompson ou du fleuve Fraser. Le ministère des Pêches et des Océans est chargé de voir à ce que ce genre de plan hydrologique complet soit établi et tenu à jour. Je vois que le ministre des Pêches et des Océans est ici présent. Permettez-moi de signaler les conclusions mêmes du Bureau fédéral d'examen des évaluations environnementales . . .

M. Fraser: Non seulement suis-je ici, mais j'écoute.

M. Fulton: Le ministre écoute aussi. Permettez-moi de signaler quelques-unes des incidences identifiées par le Bureau d'examen des évaluations environnementales. On s'inquiète du blocage et du retardement des migrations de poissons, du rétrécissement du profil transversal du fleuve, avec augmentation de sa vitesse et de ses caractéristiques de débit, de la perte des habitats d'élevage ou de séjour. A ce sujet, je rappellerai aux députés que le CN promet depuis longtemps que ces travaux n'entraîneront pas une perte nette, mais en fait un gain net d'habitats. Eh bien, le doublement des voies du CN ne se limite pas à la vallée du Fraser. Il va de Redpass à Prince-Rupert, et entre Terrace et Prince-Rupert on estime que nous avons perdu 13 p. 100 des habitats halieutiques sur la rive nord de la rivière Skeena. Cela à cause des travaux du ministère de la Voirie et du CN. Mais pas un pouce carré de cet habitat n'a été remplacé. Les travaux se poursuivent depuis cinq ans.

On ajoute dans le rapport qu'on se préoccupe de la perte des lieux de fraie ou d'élevage, de la dégradation des caractéristiques de vitesse et de débit du fleuve qui entraînent érosion ou

alluvionnement en aval, perte de lieux d'alimentation, colmatage des hauts-fonds, érosion en aval, perte d'habitats d'élevage et de séjour, exécution d'enrochements et rugosité accrue des rives, dégradation de la qualité de l'eau et des conditions de fraie, perte de bassins de retenue du poisson, suppression ou obstruction des lieux de pêche, suppression des points d'embarquement pour canotage en rivière, perte de qualité esthétique.

Il est question ensuite des autres incidences, par exemple suppression et retardement des migrations, perte des lieux de fraie et d'élevage, possibilité d'inondation, érosion, dégradation par les glaces, et, en ce qui concerne la faune et les conflits avec la faune, la politique qui les concerne. Quelle est la pratique du CN pour l'entretien des talus raides de la voie? Quelles sont ses pratiques courantes en matière de pierre et autres ballasts? Quelle est la composition et la toxicité de la graisse à patins? Autant de questions qui ont été soulevées, questions valables auxquelles le CN n'a pas répondu. Les services compétents du gouvernement ne s'en sont pas occupés comme il l'aurait fallu.

Permettez-moi de parler des décrets du conseil, ce qui met les choses en pleine lumière aujourd'hui. Le ministre des Transports va se trouver dans quelques heures aux prises avec l'obligation qu'il a envers le CN—l'obligation aux yeux du CN—de fournir le décret. Examinons la situation des décrets en rapport avec le doublement des voies du CN en Colombie-Britannique: entre le point milliaire pm 124.23 et le pm 128.23, subdivision Albreda, quatre milles de décret sur rive; entre le pm 3.82 et les pm 4.04, 6.69 et 6.72, subdivision Clearwater, 0.3 mille de rivière perdu; pont du pm 8.3, subdivision Ashcroft, pm 109.56 à pm 109.73, subdivision Yale, encore un cinquième de mille de rivière perdu; et pm 112.47 à pm 112.61, subdivision Yale, encore un cinquième de mille perdu. Voilà les décrets qui ont été pris après que la Chambre eut trouvé juste de voter la législation. Je rappellerai au ministre des Transports, même s'il n'est pas ici, qu'il cherche maintenant à recourir à des décrets du conseil même lorsqu'il n'y a pas lieu de le faire. Il est en train de prendre pour le M/V *Arctic* un décret du conseil autorisant ce pétrolier à naviguer à travers les glaces de la Zone I des eaux arctiques canadiennes, sachant fort bien que ce pétrolier n'est pas autorisé à naviguer dans cette zone en vertu de la Loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques.

● (1520)

Une voix: Jimmie, vous vous écartez du sujet.

M. Fulton: Je le sais. Je tenais simplement à le faire remarquer pour rappeler au ministre des Transports que je suis ses agissements de près.

J'ai ici une lettre que le ministère des Affaires indiennes et du Nord canadien adressait le 11 janvier 1985 à M. John Sam, un témoin qui a comparu devant notre comité. La lettre se lit en partie comme suit:

La direction du CN est apparemment peu disposée à nous fournir le procès-verbal de la réunion. Comme elle ne m'a fourni aucun document, comme les rapports de conception environnementale, les procès-verbaux des réunions précédentes, ou les études connexes, il m'a été très difficile de présenter les notes d'une façon vraiment structurée.