

L'OPPORTUNITÉ D'UNE PRISE DE POSITION POUR LA
PROTECTION DES RESSOURCES MARINES JUSQU'À 200 MILLES
DES CÔTES

M. T. C. Douglas (Nanaimo-Cowichan-Les Îles): M. L. R. Day, secrétaire général de la Commission internationale des pêches de l'Atlantique du Nord-Ouest, a souligné que rien ne prouve que les prises russes dépassent les contingents; selon lui, cela n'a rien de surprenant parce que les pays signataires de la CIPAN ne font naturellement aucun rapport sur les infractions au règlement. Puisque cette question est laissée entièrement à la discrétion des pays intéressés, je demande au ministre si le temps ne serait pas venu pour le Canada de faire ce qu'il a déjà fait à l'égard de la limite désuète de trois milles et de prendre une mesure unilatérale ou bien de se joindre aux États-Unis et d'étendre la juridiction des deux pays à la limite du plateau continental, c'est-à-dire à 200 milles, afin de maintenir une discipline que la CIPAN s'est montrée incapable de faire respecter?

Des voix: Bravo!

L'hon. Roméo LeBlanc (ministre d'État (Pêches)): Avant d'applaudir, mes vis-à-vis feraient bien de se demander si M. Day a bien été cité fidèlement. Je ne puis croire que quelqu'un qui est secrétaire de la Commission internationale ne saurait pas que les accusations de violation ont été portées par le Canada par suite de plusieurs centaines d'arraisonnements ces derniers mois. Nos inspecteurs ont eu accès à tous les navires de pêche étrangers au large de nos côtes dans le secteur de la Commission.

● (1520)

Des voix: Bravo!

M. Douglas (Nanaimo-Cowichan-Les Îles): Le ministre parle d'impatience. J'aimerais lui rappeler un discours qu'il a prononcé devant la Commission à Edimbourg, le 6 juin 1975, et qui commençait par ces mots: «Nous en avons assez.» Je lui rappelle aussi qu'il a dit ce qui suit aux délégués à la conférence:

Si les nations qui font la pêche dans des eaux éloignées ne collaborent pas avec le Canada et les autres États côtiers pour élaborer de façon ordonnée de nouveaux régimes de gestion côtière... le Canada et les autres États... devront envisager d'autres mesures pour protéger leurs intérêts légitimes.

J'aimerais demander au ministre quelles autres mesures il songe à prendre pour protéger les intérêts légitimes des pêcheurs canadiens.

M. LeBlanc (Westmorland-Kent): Je suis heureux que le député lise mes discours. J'ai déclaré à ce moment-là que nous étions impatients, et nous le sommes encore. J'avais aussi déclaré que nous prendrions certaines mesures et, il y a six semaines—et non à cause de la visite de M. Moores à Ottawa il y a deux jours—j'ai indiqué que nous fermerions les ports si l'on continuait de violer les ententes. Dans un cas, les violations étaient flagrantes et conti-

Questions orales

nuelles, et nous avons fermé les ports. En ce qui concerne les autres mesures envisagées, j'ai indiqué plus tôt que nous discutons de la question avec les pays qui partagent nos préoccupations. Nous sommes en train d'examiner les possibilités qui s'offrent au Canada, et il est fort possible que nous fassions une déclaration unilatérale.

* * *

L'ADMINISTRATION DE LA VOIE MARITIME DU
SAINT-LAURENT

L'ADJUDICATION DU CONTRAT POUR LA DÉMOLITION DU
PONT DE PORT ROBINSON—LA QUESTION DU
DÉDOMMAGEMENT D'UN ENTREPRENEUR ÉVINCÉ

M. Lincoln M. Alexander (Hamilton-Ouest): Monsieur l'Orateur, j'aimerais poser deux questions au ministre des Transports dont je lui ai donné préavis. Ces questions concernent les circonstances étranges qui entourent l'adjudication de contrats par l'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent relativement à la démolition du pont 12 à Port Robinson après qu'un navire eut frappé le pont. L'Administration de la Voie maritime a d'abord accordé le contrat à la Bridge and Tank Company of Canada, mais elle a par la suite annulé ce contrat et en a accordé un autre à la McAllister Marine, sous réserve d'un dédommagement à la Bridge and Tank sous la forme de matériel et de résidus récupérés. Pourquoi a-t-on changé d'entrepreneur et quelle sorte de dédommagement la Bridge and Tank, de Hamilton, a-t-elle reçue pour compenser la perte du contrat? Sur quoi se fondait ce dédommagement?

L'hon. Jean Marchand (ministre des Transports): Pour ce qui est des chiffres, je devrai vérifier car je ne les ai pas sous la main. Si l'on n'a pas fait d'appel d'offres, c'est que le canal devait être déblayé le plus rapidement possible. Les dispositions qui ont été prises ont permis de le faire en 14 jours environ. Autrement, il aurait bien fallu à peu près deux mois. L'Administration a adjugé à une compagnie locale le contrat de démolition des deux tours et de la travée centrale. La compagnie ne pouvant faire ce travail, elle a dû se trouver un sous-entrepreneur. L'Administration de la Voie maritime du Saint-Laurent a même dû envoyer sa propre grue de Montréal pour dégager la travée. Après 14 jours, le canal était rouvert. Mais, sans ces mesures, il aurait fallu attendre deux mois.

M. Alexander: Je tiens à remercier le ministre de sa réponse, sous réserve des renseignements qui pourront m'être communiqués plus tard. Puis-je lui demander maintenant pourquoi l'Administration a adjugé un contrat pour la démolition de ce pont alors qu'elle est censée avoir le matériel, le personnel et la compétence voulus pour le faire elle-même, grâce à une grue flottante Hercules?

M. Marchand (Langelier): Elle a envoyé sa grue à seule fin d'aider l'entrepreneur. Je ne suis pas sûr qu'elle ait l'équipement voulu pour faire ce travail. La direction de la Voie maritime m'a dit vouloir procéder le plus rapidement possible pour dégager le canal et l'ouvrir à la navigation. C'est pourquoi on a demandé à une compagnie déjà sur les lieux d'enlever le pont endommagé. Je répondrai aux parties de la question auxquelles je n'ai pu répondre dès que j'aurais communiqué avec l'Administration de la Voie maritime.