

*Pêches et forêts*

En somme, monsieur le Président, tout report d'une année des travaux de doublement de la voie signifie en fait un report de deux ans. Ce délai empêchera le CN d'accroître la capacité de son réseau et il s'ensuivra que cette entreprise, et l'ensemble du pays, risquent de ne pas disposer d'un réseau de transport ferroviaire adéquat et efficace pour acheminer le volume sans cesse croissant de marchandises en vrac et d'autres produits qu'exigent les activités d'exportation du Canada. En outre, il se pourrait que les acheteurs étrangers de nos matières premières en vrac, telles que le charbon, le grain, la potasse, le soufre et le reste, prennent prétexte de ce délai d'un an ou deux pour se demander encore une fois si le Canada est vraiment décidé à prouver qu'il est un fournisseur sûr de matières premières et, avec l'appui du gouvernement, à accroître la capacité de son réseau ferroviaire.

La motion exige également qu'on justifie sur le plan économique à l'Alliance des conseils de tribu le programme de doublement des voies ferroviaires du CN. Les députés se souviendront—dans le cas contraire, je le leur rappellerai—qu'à la fin des années 1970, le Japon, la Corée du Sud et les autres pays de la ceinture du Pacifique ont dû regretter que les chemins de fer canadiens ne puissent être considérés comme un moyen de transport fiable et efficace de divers produits en vrac dont ces pays avaient besoin et que le Canada et ses industries primaires étaient tout à fait disposés à produire et fournir. En fait, ces craintes étaient justifiées en ce sens que le CN et le CP pouvaient difficilement transporter plus et que des programmes d'expansion étaient nécessaires.

L'Association charbonnière canadienne et de nombreuses autres industries canadiennes ont formé un groupe de travail sur la crise du transport ferroviaire dans l'Ouest. Il était clair à l'époque que si les chemins de fer n'entreprenaient pas un programme important d'expansion et n'accroissaient pas suffisamment leur capacité, le Canada perdrait beaucoup de marchés à l'exportation au profit d'autres pays concurrents, car nos clients étrangers n'étaient intéressés par nos produits canadiens que si nous pouvions, collectivement, garantir la livraison dans les délais voulus du charbon, du soufre et des céréales, pour ne nommer que quelques-uns des produits importants sur le plan des exportations. La capacité restreinte nuirait également au fonctionnement efficace du système de distribution dans son ensemble, y compris celui des installations portuaires et ferroviaires, contribuant ainsi à hausser les frais de transport et le prix des produits canadiens.

La justification économique du doublement des voies par tronçons ou étapes est une question très complexe qui doit tenir compte non seulement du coût de la construction, mais aussi notamment des besoins du réseau ferroviaire au point de vue de l'exploitation et de l'entretien. Les représentants du CN qui ont comparu ont déclaré que les considérations d'ordre économique ne sont qu'un des facteurs qui entrent en ligne de compte dans le choix d'abord de l'emplacement où effectuer les travaux de doublement, puis des moyens à employer, par exemple, dans le cas d'un cours d'eau à franchir, un pont ou un tunnel.

Ces décisions, les représentants du CN l'ont signalé, ne sont pas le fruit de conclusions unilatérales de la part de la société ferroviaire. D'abord, ses décisions préliminaires concernant l'emplacement des projets, puis le choix des méthodes sont étudiées avec soin, après quoi elles sont révisées et modifiées au besoin par les divers conseillers techniques du gouvernement en

matière d'environnement et de pêches dans le cadre du comité. Ainsi, dans tout projet, même si les considérations économiques sont importantes, ses incidences sur l'environnement et les pêches le sont également quand vient le moment de décider de l'emplacement des nouvelles voies et des travaux à effectuer.

En terminant, monsieur le Président, je tiens la motion dont la Chambre est saisie pour un moyen acceptable d'informer les députés du souci légitime des membres du comité permanent des pêches et des forêts. Cependant, comme le comité a rédigé et adopté cette motion après avoir entendu le témoignage d'un seul groupe intéressé, cette motion ne fait pas écho aux points de vue également valables et importants exprimés par tous ceux qui ont comparu devant le comité après la présentation de ce rapport à la Chambre. S'il est vrai que le dialogue entre les autochtones d'une part, et le CN et d'autres organismes d'autre part, a pu dans certains cas laisser à désirer, voire même être rompu, je dirai qu'on prend actuellement des mesures pour remédier à la situation. Nous avons obtenu du porte-parole d'Environnement Canada la garantie que le rapport de l'examen des évaluations environnementales, dont la parution est prévue pour mars, reconnaîtra l'existence d'un problème au niveau de la consultation et fera droit à cette recommandation comme aux autres. Je puis dire à la Chambre que notre ministre des Transports (M. Mazankowski) veillera à ce que le CN fasse le maximum pour remédier au problème du manque de consultation avec les groupes autochtones dans l'application de son programme de doublement des voies.

En outre, monsieur le Président, nous avons appris au début de l'après-midi que le ministre des Transports doit s'entretenir, ainsi que certains de ses collègues, avec les autochtones, de façon à calmer leurs inquiétudes tout en résolvant les problèmes qu'ils nous soumettent.

**Le président suppléant (M. Paproski):** Y a-t-il des questions ou des commentaires sur le premier discours du député?

**M. Blaikie:** Monsieur le Président, je voudrais dire pour commencer, que comme c'était le premier discours prononcé à la Chambre par le député, il est regrettable qu'il ait cru bon d'invoquer l'argument bureaucratique que d'autres ont dû lui souffler. C'est un argument vraiment très restreint que le ministre des Pêches et des Océans (M. Fraser) lui-même a rejeté. Le ministre a critiqué les mesures prises par le passé et pourtant, le député intervient pour les défendre. Tout cela est bien étrange.

● (1710)

En ce qui concerne le délai de deux ans, si le projet doit être reporté de deux ans, qu'il le soit. Je n'arrive pas à comprendre les gens qui prétendent que lorsqu'un projet n'est pas bon, il ne faut pas le reporter d'un an de peur que le délai dure deux ans. A mes yeux, si le projet est mauvais, il faut le reporter indéfiniment. C'est ce que nous voulons déterminer. Si nous devons prendre le temps de le faire, prenons-le. C'est ce que prévoit cette motion.

Cette question est tridimensionnelle et je voudrais que le député nous en touche quelques mots. Il y a la dimension de l'environnement et celle des droits des autochtones sur leur réserve. Il s'agit en l'occurrence de deux réserves et la précision concernant le nombre de réserves touchées par ce projet a été très utile. Je remercie le député de l'avoir apportée. Néanmoins, nous parlons des droits des autochtones de ces deux