

L'ajournement

● (2220)

Le gouvernement de l'Alberta, qui est chargé de la surveillance de l'émission de gaz par l'usine Syncrude, a collaboré et continue de collaborer étroitement avec le ministère pour garantir qu'on évalue de façon valable et réaliste la portée écologique possible du projet et les meilleurs moyens d'imposer les contrôles jugés nécessaires.

En novembre 1974, l'ancien ministre a déposé à la Chambre l'étude menée par le ministère au sujet de l'évaluation écologique faite par Syncrude pour le ministère de l'Environnement de l'Alberta. Je tiens à noter que le gouvernement de l'Alberta nous avait demandé d'examiner le rapport dans le cadre de la collaboration qui existe entre les deux gouvernements pour les questions écologiques. Il n'est pas surprenant que les deux gouvernements aient trouvé le rapport insuffisant dans un certain nombre de domaines. Un projet de cette envergure qui fait usage de nouveaux procédés peut avoir des effets sur tous les aspects de l'environnement et il est probablement impossible de faire une évaluation écologique qui puisse répondre à toutes les questions posées par les secteurs scientifiques et techniques et le public, mais c'est un objectif que nous continuerons d'essayer d'atteindre.

Le ministère a établi un mécanisme d'évaluation et d'examen écologique à l'égard des projets importants de ce genre et que le gouvernement aide à financer. Ce mécanisme vise à éviter le chevauchement des travaux en utilisant les évaluations entreprises par les gouvernements provinciaux, comme dans le cas de Syncrude, auquel le gouvernement fédéral a annoncé plus tôt cette année qu'il participerait financièrement.

Nous avons pris des mesures pour combler les vides des connaissances scientifiques qu'ont révélés notre examen relativement à la portée possible du projet sur l'environnement dans la région des sables bitumineux. Le programme conjoint de 40 millions de dollars du gouvernement fédéral et du gouvernement de l'Alberta, qu'on a mentionné plus tôt à la Chambre, visera en grande partie à combler ces vides. Cependant, à cause de leur nature même, ces études scientifiques prennent du temps. Même lorsque les recherches sont terminées, il subsiste encore des doutes à cause de la complexité des systèmes écologiques. C'est à cause de ces doutes que la politique du ministère préconise la prudence et vise à promouvoir la restriction à la source des effets sur l'environnement grâce aux techniques jugées les plus utiles.

Notre étude de l'évaluation sur l'environnement proposée par Syncrude nous a amenés à conclure qu'il était techniquement possible de réduire l'émission d'anhydride sulfureux à un niveau beaucoup plus bas que celui qu'a autorisé le gouvernement de l'Alberta, en juillet 1973. En 1974, l'étude technique réalisée par le ministère se basait sur les données techniques limitées dont il disposait alors. Mais depuis ont eu lieu des rencontres avec Syncrude et le ministère de l'Énergie de l'Alberta, qui ont échangé des données techniques grâce auxquelles il va être possible de fournir des évaluations plus précises et de rapprocher les points de vue divergents existants sur l'application pratique de méthodes de contrôle. Nous espérons qu'il en résultera une sensible réduction des émissions d'anhydride sulfureux.

Les discussions directes qui se poursuivent entre notre ministère, le ministère de l'Environnement de l'Alberta et Syncrude, devraient permettre d'évaluer les méthodes de contrôle nécessaires; le ministère a également attiré l'attention du ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressou-

ces, organisme fédéral qui se charge de la direction de ce projet, pour qu'il s'assure que le comité de direction apporte aux mesures de sécurité de l'environnement l'attention voulue, en conformité avec les politiques du gouvernement fédéral à l'égard de la protection de l'environnement.

LES TRANSPORTS—L'EXPÉDITION DE BLÉ VIA LE PORT DE CHURCHILL—LE PROJET D'UTILISATION ACCRUE

M. Cecil Smith (Churchill): Monsieur l'Orateur, j'aimerais soulever ce soir la question du port de Churchill et du grand potentiel qu'il offre pour l'expédition des céréales. Je n'aimerais pas me répéter, mais j'estime qu'il faut remettre ce sujet sur le tapis une fois de plus, car les responsables du gouvernement semblent avoir prêté très peu d'attention à la demi-douzaine d'interventions que j'ai faites à Churchill au sujet du port de Churchill.

Il est à déplorer que je doive prendre la parole à tant de reprises pour essayer de faire accepter l'idée de l'aménagement d'un port du Nord occupant une position aussi unique que celle de Churchill, non seulement en tant que député de la circonscription de Churchill mais en tant que citoyen du Nord du Manitoba. Je continuerai à poursuivre ceux qui sont de l'autre côté jusqu'à ce que la lumière se fasse et qu'ils adoptent l'idée d'un port septentrional utilisé à pleine capacité.

Lorsque l'on considère ce grand port de mer imbriqué en pleine terre dans le centre du Canada, il n'est pas difficile de reconnaître tous les avantages de Churchill: son emplacement géographique fait de lui un débouché naturel pour l'expédition de grosses quantités de céréales. Churchill bénéficie également d'une gare située en tête de ligne, d'un aéroport pouvant assurer le service des jets et, bien entendu, d'un port en eau profonde, bien protégé et donnant directement accès à la mer.

Ce sont là d'importantes caractéristiques que le gouvernement semble ignorer. Le port de Churchill, pour ceux qui ne connaissent pas bien son climat, sa situation ni ses installations, assure au Manitoba la distinction sans pareille, parmi les provinces des Prairies, d'une ouverture sur la mer. On y trouve un quai de 3,065 pieds de long, comptant cinq cales de mouillage en eaux profondes et une sur la côte. Le climat à lui seul fait de Churchill un port céréalier idéal. D'habitude, les expéditions démarrent aux environs du 21 juillet et se poursuivent pendant l'été et jusqu'au 20 octobre; le reste de l'année, l'hiver, avec ses températures basses et un faible taux d'humidité, offre des conditions d'entreposage idéales.

Comme je l'ai dit déjà à plusieurs reprises, les agriculteurs de la Saskatchewan, du Manitoba et de l'Alberta bénéficient là d'aménagements portuaires qui leur offrent un accès facile aux marchés européens. D'après les chiffres tirés du livre *Statistiques '75* sur l'industrie céréalière canadienne, on réaliserait d'importantes économies en expédiant le grain par le port de Churchill, au lieu de l'acheminer par d'autres ports canadiens. Je citerais les exemples suivants qui illustrent jusqu'à quel point les céréaliers des Prairies auraient avantage à faire l'expédition du gain par le port de Churchill.

Si l'on expédiait les céréales en direction de Rotterdam en passant par Scott dans la Saskatchewan, et ensuite, par le port de Churchill au lieu d'emprunter les ports de la côte est, on réaliserait ainsi une économie de 32c. par boisseau. L'expédition par Scott et Churchill au lieu d'emprunter les ports du Saint-Laurent ferait réaliser une économie de 18c.