

### Motion d'ajournement

Comment peut-il comparer les îles du golfe avec celles du Saint-Laurent dépasse mon entendement. Plus loin dans sa lettre, il écrit:

Il est ridicule, non seulement sous l'aspect de l'environnement, mais encore sous celui de la navigation, de songer à diriger des pétroliers de 250,000 tonneaux dans un chenal étroit comme celui qui débouche sur Eastport au Maine. Cela s'applique aussi aux ports bien en amont du Saint-Laurent. Nous ne devons pas agir sottement dans ce domaine.

Il ne précise pas ce qu'il entend par « bien en amont ». Je ne crois qu'il l'emploie dans le même sens que Alice dans « Alice au Pays des merveilles ». J'aimerais savoir si le projet de Gros Cacouna-Île Verte inspire des craintes au ministre et pourquoi il s'est montré circonspect dans ses réponses aux questions qui lui ont été posées directement. A vrai dire, quelques-uns des fonctionnaires de son ministère se sont montrés plus directs dans le passé. Dans un article du *Citizen* d'Ottawa, livraison du 6 décembre 1972, Robert F. Shaw, sous-ministre de l'Environnement disait:

On ne devrait aménager des ports à l'intention des pétroliers géants qu'après une étude approfondie de leurs effets possibles sur le milieu.

Et il signalait plus loin dans l'article, les craintes considérables suscitées par l'aménagement d'un port à Gros Cacouna-Île Verte. Nous savons que passablement d'artifices ont été déployés, je ne dis pas de la part du ministre, mais entre le gouvernement fédéral et le gouvernement provincial à ce sujet. A Québec, le ministre de l'Industrie et du Commerce a dit et après s'être dédit à redit en plusieurs occasions, en octobre, novembre et décembre 1972, et encore cette année, que le gouvernement fédéral avait approuvé l'établissement de ce port. J'ai cherché à savoir à deux reprises, d'abord du premier ministre suppléant et ensuite, du premier ministre (M. Trudeau) s'il y avait eu approbation du fédéral et quel ministère l'avait donnée. Je n'ai encore reçu aucune réponse. Je ne m'attends pas à une réponse là-dessus du ministre de l'Environnement ce soir, mais une réponse prochaine ne me déplairait pas.

En terminant, monsieur l'Orateur, j'aimerais que le ministre nous dise surtout s'il compte procéder à de sérieuses études écologiques dans le Bas Saint-Laurent, notamment en raison de deux aspects: premièrement, l'immense danger que comporteraient pour ces eaux extrêmement précieuses et historiques de notre territoire un déversement considérable de pétrole et, deuxièmement, l'utilisation du Saint-Laurent comme milieu pour l'aquaculture, je ne dis pas l'agriculture, mais l'aquaculture. Nous savons tous que le monde connaît une pénurie de vivres en ce moment, pénurie qui va empirer. Est-il sage de vouer pour toujours une source de produits alimentaires comme le Saint-Laurent à une stérilité complète, plutôt que de développer son pouvoir naturel à produire des aliments pour nous-mêmes et pour le reste du monde?

• (2220)

L'hon. Jack Davis (ministre de l'Environnement): Monsieur l'Orateur, comme le député de Scarborough-Ouest (M. Harney) le sait, aucun port et aucun aménagement n'est absolument sûr du point de vue de l'environnement; il y a de grandes différences de l'un à l'autre. Nous n'avons pas réalisé d'étude exhaustive relative à l'environnement dans la région de Gros Cacouna-Île Verte. Le promoteur principal a commencé à effectuer les recherches nécessaires. La société est entrée en contact avec nos représentants dans le but de déterminer quels critères, quelles directives et quels tests nous utiliserions pour évaluer les ports de cette nature.

[M. Harney.]

D'après mes renseignements, les promoteurs termineront certaines de ces études en utilisant les données de base fournies par le ministère de l'Environnement du Canada et les ministères du gouvernement du Québec intéressés, d'ici deux ou trois mois. Cela est tout à fait conforme aux critères que nous employons en général—le promoteur doit présenter son projet en montrant les avantages de l'aménagement, il doit tenir compte des conséquences éventuelles sur l'environnement ainsi que des aspects économiques, de la navigation, des risques que présente la navigation dans ces eaux et des risques que cela comporte pour les industries environnantes y compris la pêche, le tourisme et ainsi de suite. Nous n'avons pas de rapport satisfaisant sur les pétroliers et le projet de chargement et de déchargement dans le bras du Saint-Laurent qui se trouve dans la région d'Île Verte-Gros Cacouna. Nous travaillons en collaboration avec le promoteur et nous verrons quels seront les résultats.

### LES PORTS—LADNER, C.-B.—LE PROJET DE DRAGAGE—LE CAS DES PÊCHEURS

M. John Reynolds (Burnaby-Richmond-Delta): Monsieur l'Orateur, quand j'ai commencé à poser des questions au sujet du port de Ladner, le ministre ne semblait pas savoir quel était le problème, et c'est pourquoi j'ai demandé à poser ma question au moment de l'ajournement. Plutôt que de vous dire dans mes propres termes quels sont les problèmes de ce port, j'aimerais faire consigner au hansard une lettre de M. Edgar A. Birch, pêcheur de la région et membre du Syndicat des pêcheurs et travailleurs assimilés, Section n° 4. Voici le contenu de cette lettre qui était adressée au rédacteur en chef:

Monsieur le rédacteur,

Nous avons vu, une fois de plus, la stupidité portée à son plus haut point par la Commission portuaire du fleuve Fraser—ce groupe de personnes qui ne sont pas responsables devant qui que ce soit, si ce n'est Ottawa, puisqu'elles sont nommées et non point élues.

Il y a trois ans, Nick Spilchen et moi-même qui sommes pêcheurs, ainsi que deux échevins, avons rencontré cette commission à l'hôtel de ville de Delta.

Nous avons signalé au commissaire qu'il était inutile de se diriger dans cette voie sans avoir une idée de ce qu'on allait faire du port et de l'endroit où l'on mettrait le sable après le dragage.

Ils ont admis que deux simples pêcheurs pouvaient avoir raison.

Ils sont partis et ce fut la dernière fois que nous les vîmes... Cependant, il y a un an, un ingénieur du ministère des Travaux publics s'est présenté à Ladner. Nous lui avons montré ce que nous voulions que l'on fasse à Ladner, et nous lui avons dit que le chenal latéral devrait être élargi à 300 pieds, soit deux fois sa largeur actuelle, il l'a admis et dit que cela ne posait pas de problème du point de vue technique.

Il y a huit mois, nous avons commencé à demander de faire draguer le cheval car il était tellement envasé à l'embouchure qu'il n'était pas possible d'y entrer à marée basse avec un bateau dont le tirant dépasse quatre pieds d'eau.

Presque tous les mois, ils nous ont dit qu'ils avaient trop de travail, mais en mars nous avons fait faire au député, John Reynolds, un voyage sur le fleuve. Deux semaines plus tard, on nous a fait savoir que le chenal de Ladner serait dragué. Il semble que Reynolds ne soit pas resté inactif à Ottawa, pourtant toute consultation se termina là.

La drague est arrivée à Ladner mais personne n'a consulté les pêcheurs, ni le conseil, sur ce qu'il fallait faire. Ils se sont mis à draguer le sable le long de la berge du chenal et l'ont laissé là. Maintenant, si nous voulons que le chenal soit élargi, comme nous l'avons proposé, nous devons déplacer deux semaines de dragage pour ce faire.