

J'espère, monsieur le Président, que ce soir, le secrétaire parlementaire nous dira que nous prenons ces trois initiatives et, en particulier, que nous allons faire le ménage chez nous et financer l'amélioration du système d'égouts de certaines de nos municipalités, afin de nous assurer de ne pas polluer nos Grands lacs.

**M. G. M. Gurbin (secrétaire parlementaire du ministre de l'Environnement):** Monsieur le Président, comme d'habitude, je tiens à remercier le député de York-Est (M. Redway) des instances excellentes qu'il ne cesse de présenter au sujet des problèmes écologiques très graves qui se posent, surtout dans la région de Niagara. En fait, cette situation se retrouve dans bien des régions des Grands lacs; notamment dans celle de Sarnia qui fait les manchettes à l'heure actuelle et au sujet de laquelle se posent des questions qui ressemblent à celles soulevées dans le cas de la région de Niagara.

La réunion du 17 octobre faisait suite à une rencontre de première importance entre M. Lee Thomas et le précédent ministre de l'Environnement, au cours de laquelle les États-Unis se sont engagés à présenter un plan d'action, une proposition qui permettrait en fait de résoudre le problème grave qui se pose en permanence dans le cas de nombreuses décharges et sources de pollution du côté américain, qui contribuent énormément à la situation dans la région de Niagara. En fait, les États-Unis sont responsables d'environ 90 p. 100 de la pollution et le Canada de 10 p. 100, ce qui fait que nous avons tous les deux notre part à ce problème permanent.

L'administrateur de l'EPA est venu au Canada présenter un projet. Ce projet est en train d'être examiné par notre personnel technico-scientifique. Au cours de son séjour ici, avec son accord et son appui, nous avons organisé la prochaine étape, qui est une rencontre dans quatre jours entre de délégués de l'État de New York, de la province d'Ontario, de l'EPA et des représentants du gouvernement canadien. A cette réunion, nous allons essayer de mettre en évidence certaines des choses qui sont importantes du point de vue canadien et qui contribuent à définir les éléments du projet qui ont besoin d'être définis.

Le député a posé plusieurs questions et je ne prévois pas pouvoir répondre à toutes dans le peu de temps dont je dispose, mais je vais essayer de traiter d'une couple de points bien précis qu'il a évoqués.

Je pense qu'il aimerait connaître certaines parties précises de ce projet. Ce qui nous intéresse beaucoup dans ce projet, sans vouloir exclure le reste, c'est la destruction des produits chimiques. C'est la dioxine qui est la plus mortelle, et la dioxine 2378TCDD vient au deuxième rang, après le plutonium, des agents chimiques mortels connus de l'homme. Voilà justement la question. L'EPA comprend que ces choses doivent être détruites. La question c'est comment y parvenir le plus efficacement. Il y a d'énormes quantités de terre en jeu, dont certaines comprennent le lessivat qui sort de la surface du Niagara et dans les eaux. C'est là un problème technique. Cela appelle effectivement une destruction, et c'est une chose qui est comprise aussi bien des représentants américains que du gouvernement canadien. Nous savons qu'il faut le détruire mais le tout, c'est de trouver un moyen de le faire. La deuxième

### L'ajournement

question, c'est de savoir comment en venir aux prises avec ces techniques. Nous comptons collaborer pour faire en sorte d'assurer cette destruction. Troisièmement, nous savons qu'il faut établir des échéanciers et des budgets précis. La réalisation de ces objectifs coûte des centaines de millions de dollars. Le gouvernement canadien a tous ces moyens à sa disposition pour, de concert avec les autres parties en cause, s'attaquer à ce problème qui existe depuis de nombreuses années.

● (1840)

#### LA CONSTRUCTION NAVALE—LA MISE EN VIGUEUR DE LA POLITIQUE GOUVERNEMENTALE

**M. Bob Corbett (Fundy-Royal):** Monsieur le Président, avant les élections du 4 septembre 1984, le parti actuellement au pouvoir a pris position sur la question de la construction navale et élaboré une politique gouvernementale à ce sujet. Nous avons reconnu à l'époque que le Canada s'est révélé un chef de file dans la technologie de la construction de bâtiments pour la navigation en eau froide et que nous devrions véritablement nous attaquer aux problèmes qui se posent dans le secteur de la construction navale. Nous avons ajouté que si nous étions élus, nous ferions en sorte de faire des villes de la région de l'Atlantique les principaux centres de service maritime dans l'Atlantique nord. Nous avons élaboré certaines propositions en vue de les soumettre au patronat, au syndicat et à l'ensemble de l'industrie, si nous étions élus.

Un peu plus d'un an s'est écoulé depuis les élections. Le 23 septembre, j'ai demandé au ministre responsable de la politique de construction navale quand il comptait prendre des mesures pour mettre en vigueur la politique dont nous avions parlé et que nous avions promises l'année précédente aux travailleurs des chantiers navals. Le ministre a répondu que la politique de construction navale était à l'étude et que des entretiens étaient en cours avec les représentants du patronat et des syndicats dans ce secteur.

A l'époque où nous parlions de l'industrie de la construction navale, en 1983, il n'y avait que 7,800 emplois, soit 34 p. 100 de moins que l'année précédente. Nous sommes convenus qu'il fallait absolument remédier à cette situation déplorable et c'est pourquoi nous avons mis sur pied la politique dont j'ai parlé. La triste réalité, c'est que selon les statistiques, notre carnet de commandes est le plus bas depuis l'époque antérieure à la Seconde Guerre mondiale, selon l'Association des chantiers maritimes canadiens. Cette situation est effectivement regrettable.

Qu'est devenue la politique dont nous avions parlé? Nous avons supprimé graduellement les subventions à l'amélioration du rendement ainsi que le programme d'aide à la construction navale; autrement dit, pour les nouvelles commandes, il ne reste rien dans la politique de construction navale pour stimuler les constructeurs canadiens ou étrangers à faire construire leurs navires dans notre pays.

Cela dit, nous reconnaissons qu'il reste une centaine de millions en crédits à dépenser. En effet, nous le ferons sur une certaine période de temps et nous en constaterons sans doute les effets pendant environ sept ans. Cependant, cela ne redonnera pas aux chantiers navals le travail dont ils ont grandement besoin.