

*Pêches et forêts*

Et la question du transfert hydrologique d'une rive à l'autre lorsque le déversement de ballast d'un côté de la rivière pousse l'eau de l'autre côté, ce qui érode les terres et déplace des sédiments? Cela change la qualité de l'eau et détruit certains habitats. Cela influe sur toute l'économie de la Colombie-Britannique.

Il y a aussi d'autres questions. Que dire des risques que fait courir le remplissage à base de déchets toxiques? Nous commençons à peine à établir des règlements relatifs aux indications devant figurer sur les wagons et au transport de produits toxiques ou dangereux dans cette région. Comment se fait-il que, dans presque tous les projets du CN, les voies d'évitement supplémentaires sont construites du côté de la rivière? Pourquoi n'examinons-nous pas certaines des possibilités mentionnées par les témoins? Pourquoi ne pas faire un échange de terrains avec le ministère de la voirie de la Colombie-Britannique? Les automobiles peuvent monter des pentes plus raides. Les wagons de chemins de fer ont besoin d'un bon terrain plat et à basse altitude pour fonctionner bien et de façon concurrentielle. Nous n'avons pas examiné toutes ces choses et le gouvernement du Canada a le devoir de le faire. Ce serait une bonne chose de nous en occuper cette année.

Le ministre de l'Agriculture (M. Wise) et le ministre d'État chargé de la Commission du blé (M. Mayer) affirment que nous ne pouvons rien transporter en passant par Thunder Bay et que le nombre de wagons faisant le trajet entre Prince Rupert et Vancouver a baissé. Quand pourrions-nous trouver un moment plus propice pour faire un tel examen? Je rappelle aux ministériels que nous devons faire porter le blâme sur le gouvernement précédent. C'est lui qui nous a légué ce gâchis indescriptible pour ne pas dire pire.

Permettez-moi de vous parler de certaines données concrètes ayant trait à la subdivision d'Ashcroft, car j'estime que les députés doivent être mis au courant des problèmes qui se posent là-bas. S'il ne me reste qu'une minute, je devrai laisser à quelqu'un d'autre le soin d'exposer la situation.

**Le président suppléant (M. Paproski):** A l'ordre, je vous prie. Je viens de dire au député qu'il lui restait une minute. Après le discours du député suivra la période de dix minutes consacrée aux échanges de vues. Je demanderais donc au député de conclure son intervention.

**M. Fulton:** Je vous remercie, monsieur le Président. Je résumerai la situation en disant que nous nous trouvons dans une situation très difficile. Je pense que le comité des pêches et des forêts mérite des éloges puisqu'il approuve unanimement la motion que j'ai présentée aujourd'hui. Je sais que cela a mis dans l'embarras quelques-uns de ses membres. Je crois que ces députés ont eu beaucoup de mérite en adoptant l'attitude qui, d'après moi, s'imposait.

En fait le matériel est déjà sur place. Le CN se propose de faire diligence, car il prétend qu'il perdra deux ans s'il n'agit pas immédiatement. Cela n'a pas beaucoup de sens, monsieur le Président. Tout cela à cause de la montaison des saumons de la rivière Adams. Pendant la période des questions, si un député veut m'interroger à ce sujet, je lui expliquerai volontiers ce qu'il en est.

**Le président suppléant (M. Paproski):** Des questions ou des observations?

• (1530)

**M. Riis:** Monsieur le Président, après cet excellent exposé du tort qui pourrait être fait non seulement au poisson mais aussi aux autochtones du fait d'une décision que le gouvernement serait sur le point de prendre, le député pourrait-il nous expliquer davantage certaines préoccupations que l'Alliance des conseils de tribu a fait valoir devant le comité, et peut-être aussi établir un lien entre l'approbation de ce projet et la montaison des saumons de la rivière Adams?

**M. Fulton:** Monsieur le Président, je vous parlerai d'abord des saumons de la rivière Adams. L'essentiel de l'argument du CN tient à cet aspect. Une lettre en provenance du ministère des Pêches et Océans indique dans quel délai le projet devrait être réalisé. Voici ce qu'on y dit:

Le ministère ne pourra permettre que les travaux sur la division Ashcroft, point milliaire 59-69 débutent après le 9 septembre 1985. Il faut noter, cependant, que d'après les archives le niveau des eaux sera trop élevé pour que les travaux puissent débuter vers le 31 mai 1985.

Ce tronçon de double voie, appelé subdivision Ashcroft, fait dix milles de long. Il longe sur la plus grande partie la rivière Thompson. Si les travaux sur ce tronçon sont reportés de deux ans, c'est que cette année, les crues sont prévues en mai et que l'an prochain, le saumon sera en train de remonter la rivière Adams, ce qui rendra tous travaux impossibles. C'est la raison de ce délai de deux ans.

La construction d'une double voie sur ce tronçon suscite un grand intérêt—et la double voie s'étend de Valemount jusqu'aux gares de triage Thornton à Vancouver—parce que c'est le plus long tronçon de voie simple qui reste dans tout le réseau de double voie. Il n'y a pas de voie d'évitement, aucun endroit où les trains exploités par le CN—qui font parfois 6,000 pieds de long—peuvent dégager la voie pour laisser passer ceux qui viennent dans l'autre sens. C'est un véritable problème. Nous sommes confrontés à un dilemme. Il y a d'autres endroits, sur ce tronçon de voie simple, où le CN pourrait commencer la construction en respectant le délai de deux ans. D'après bon nombre de témoins qui ont comparu devant le comité, si le CN n'est pas autorisé à aller de l'avant, cela n'empêchera pas les trains de se rendre à Vancouver. Ils n'iront pas jusque-là. Selon eux, les voies sont saturées, mais bon nombre de lignes ferroviaires le sont déjà au Canada.

La nation Nl'akapxm et l'Alliance des conseils de tribu qu'elle représente au nom des 11 tribus qui font partie de cette nation, s'inquiètent parce que 52 réserves seront touchées par ce projet. Je pourrais parler longuement des choses terribles qui se sont produites par le passé, mais il est inutile de revenir là-dessus, à mon avis. Occupons-nous du présent. Les conseils de tribus s'inquiètent, et à juste titre, parce que Transports Canada, le CN et le ministère des Pêches et des Océans ne les ont pas consultés et que l'on n'a pas tenu compte de leurs droits, ni en théorie ni en pratique. En tant que députés et que Parlement, nous sommes tenus de répondre immédiatement à leurs préoccupations en retardant la signature du décret. Le ministre des Transports le fera certainement de bonne foi. A la fin du mois prochain, le comité permanent des pêches et des forêts va voyager dans le pays pour entendre des témoins sur cette question. Le comité permanent des transports va se rendre sur place vers la mi-mars. C'est pourquoi je pense que le Parlement fait le nécessaire pour remédier à un problème terrible dont il a hérité de l'ancien gouvernement.