

*Pêches et forêts*

J'ai été très impressionné par la grande qualité des arguments présentés par les témoins au comité. Je veux me reporter à la première réunion et à la page 4 du mémoire de l'Alliance des conseils de tribu. Je tiens à en citer quelques passages parce qu'il revêtait une importance capitale pour la question dont nous discutons ici. Voici ce qu'on y trouve:

Cette étude de la rivière doit donc être faite avant les travaux et non après. On a besoin d'une année pour étudier les divers régimes de la rivière et pour suivre les mouvements des poissons pendant une campagne entière. On peut également relever les divers lieux de pêche utilisés par les Indiens en fonction des variations de régime de la rivière. Cette information pourrait être ensuite rapportée aux plans du CN, et certaines modifications discutées afin d'éviter tout dommage inutile.

A mon avis, cette déclaration est on ne peut plus raisonnable. On trouve ensuite dans le paragraphe suivant:

Plus de 50 p. 100 de tout le saumon de Colombie-Britannique vient de ces deux cours d'eau du Fraser et de la rivière Thompson. Ces réserves toutefois n'ont pas cessé de diminuer depuis plusieurs années, au fur et à mesure que les vallées étaient mises en valeur. Nous devons donc connaître les conséquences possibles de ce doublement des voies avant que les travaux ne reprennent. Le saumon joue un rôle important chez les peuples indiens du point de vue alimentaire et culturel. Nous sommes titulaires de droits de pêche le long des cours d'eau, depuis que—dans les années 1880—les réserves avaient été délimitées par la commission royale. Nous devons donc disposer de suffisamment de temps pour pouvoir protéger le renouvellement de cette ressource, afin que nos droits ne deviennent pas lettre morte.

Je voudrais aussi citer les préoccupations exprimées par l'Alliance des conseils de tribu à la page 2 de son document. Ce document est lui aussi très sensé. Il donne les raisons pour lesquelles on devrait imposer un moratoire au doublement des voies. Les voici:

1. Les anciens griefs reliés à la première voie doivent être réglés à la satisfaction de toutes les bandes avant qu'on ne commence à construire une deuxième voie.

2. Le projet de doublement des voies détruira l'habitat du poisson... et entraînera une diminution nette de la productivité de la montaison dans la rivière Thompson.

3. Les raisons économiques qui justifient la construction d'une deuxième voie.

4. Les autres solutions possibles, comme l'utilisation conjointe de la voie, doivent être examinées avant qu'on ne commence à construire une deuxième voie.

L'utilisation conjointe des voies par le CN et le CP est une solution qui n'a été ni examinée à fond ni bien expliquée pendant les audiences du comité. Or, c'est une raison très importante. Le document dit ensuite:

5. Toutes les études écologiques doivent être fournies à l'Alliance bien avant la construction afin qu'elle puisse les examiner et présenter ses recommandations dont le projet définitif devra tenir compte.

Sixièmement, l'Alliance traite des travaux d'aménagement qui doivent débiter cette année. Elle estime qu'ils auront les effets suivants:

a) qu'ils empièteront sur le droit à la propriété des Indiens concernant la pêche au saumon

(i) en détruisant des frayères et des zones d'élevage;

(ii) en détruisant des lieux de pêche traditionnels des Indiens;

b) qu'ils détruiront des lieux importants, notamment des cimetières, qui font partie de leur patrimoine.

L'Alliance des conseils de tribu n'est pas satisfaite de l'examen d'évaluation écologique. Elle a déclaré au comité, tout d'abord, que le mandat du comité était trop restreint et, en deuxième lieu, que celui-ci ne disposait pas du temps nécessaire. Ainsi, faute de temps, l'Alliance n'a pas pu finir d'interroger les représentants du CN et du ministère des Pêches et des Océans. En troisième lieu, elle ne disposait pas des devis techniques du projet. On nous a également dit que le comité devait fournir aux intéressés toute la documentation dont ils auraient besoin pour prendre part à l'examen. Or, selon le

mémoire, le CN aurait en fait omis de communiquer au comité et au public certaines données essentielles. D'après le document que je me ferai un plaisir de déposer, le CN dispose de renseignements très complets sur le tronçon allant du point milliaire 59 au pm 68, dans la subdivision Ashcroft, qu'il a l'intention de doubler à partir de 1985, et a sciemment caché cette information au député de Cochrane-Supérieur (M. Penner).

• (1630)

Nous savons tous que ce sont là des processus très complexes qui ont leur rythme propre. Il est extrêmement difficile de les modifier ou de les améliorer sans un effort concerté. Après des discussions exhaustives au cours desquelles des députés de chaque parti ont minutieusement analysé les avantages et les inconvénients de cette option, nous avons finalement décidé de proposer cette motion d'adoption et cela, sous la très excellente direction du président du comité, le député de Cariboo-Chilcotin (M. Greenaway). Ce fut bel et bien une décision unanime. Pourquoi en sommes-nous arrivés à cette décision? Comme vient de le dire le ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien (M. Crombie), nous estimons, je suppose, que nous ne devons pas agir de cette façon si nous voulons vraiment entretenir des relations harmonieuses avec les autochtones et respecter leurs traditions et leur économie.

Tôt ou tard il faut en arriver à une décision. Voici donc l'occasion de prendre une décision et d'aligner nos actes sur nos paroles. Personnellement, je n'ai pas cru que, comme il l'a prétendu, le CN avait examiné toutes les autres solutions possibles et n'avait pu trouver acceptable l'idée d'une utilisation en commun des voies, notamment par un meilleur usage des voies techniquement améliorées du CP de ce côté-ci du fleuve et de celles du CN de l'autre côté. Cette utilisation en commun des voies est une très importante solution de rechange au programme de doublement des voies. Le moment n'est pas aux promesses polies.

Il faut aussi examiner toute la question des horaires des trains afin de déterminer si une programmation et un horaire améliorés ne donneraient pas les résultats espérés. Cette considération me vient d'un discours qui a été prononcé à Calgary le 25 ou le 26 avril par le président-directeur général de l'usine d'IPSCO Steel de Regina, M. Roger Phillips. Il a fait alors une déclaration qui m'a vraiment frappé, et je cite:

La construction de lignes ferroviaires est une technique au point et partant, un réseau d'approvisionnement achevé a été mis en place. En fait, le réseau d'approvisionnement souffre d'un trop grand volume à l'heure actuelle.

Au comité, nous n'avons pas été convaincus par l'affirmation du CN voulant que ce degré de surcapacité avait été atteint. C'est une des raisons fondamentales qui nous poussent aujourd'hui à faire à la Chambre un plaidoyer très énergique à l'intention du gouvernement pour qu'il prononce le moratoire demandé, afin qu'une analyse exhaustive de tous les éléments en jeu puisse intervenir, et déboucher avec le temps sur une solution qui ne nuise pas à l'habitat des autochtones, qui n'empiète pas sur leurs traditions et sur leur économie, et qui traduise dans les faits les notions et les impératifs que nous prônons dans tant de discours.