

lac. Il a donc continué d'insister auprès du ministère des Transports pour qu'il les retire du lac.

Ces péniches étaient des épaves et leur propriété discutée. L'une faisait 170 pieds sur 50, une autre 60 pieds sur 30 et la troisième 80 pieds sur 50. Le ministère des Transports a convaincu le ministère des Travaux publics de faire des appels d'offre pour l'enlèvement de ces péniches. Il reçut deux soumissions. L'une prévoyait l'enlèvement complet des péniches du lac et l'autre leur remorquage et leur coulage dans le lac. En entendant parler de coulage le Conseil de sécurité de Kelowna souleva immédiatement des objections car ces épaves pollueraient le lac, ce qui n'est évidemment pas dans l'intérêt de la sauvegarde de l'environnement ni dans le sens des tentatives croissantes d'empêcher que ce beau lac ne soit pollué de façon quelconque.

Cependant, comme la soumission qui prévoyait de couler ces péniches était la moins élevée, elle obtint l'accord du ministère des Transports sans que soient consultées les personnes intéressées de la région. Le conseil de sécurité, ou qui que ce soit encore, n'ont eu vent de ce qui arrivait à ces péniches qu'en découvrant qu'elles n'étaient plus dans leur abri. Des citoyens que la chose intéressait ont pris leurs bateaux et sont allés voir s'ils pouvaient les repérer.

• (2210)

Ils les ont découvertes en apercevant de leurs bateaux, à la surface du lac, les tonneaux qui avaient été attachés aux péniches pour les mettre à flot et qu'on avait ensuite coulé avec les péniches. Apparemment, la société qui avait le contrat d'enlèvement avait parcouru Kelowna et acheté tous les vieux tonneaux disponibles, les avait emportés, les avait attachés aux péniches pour qu'elles puissent flotter, puis avait tiré celles-ci en ligne droite à environ 300 verges de la côte et les avait fait sombrer en enlevant quelques-uns des tonneaux. Un bon nombre étaient encore attachés aux péniches et des scaphandriers de l'endroit avaient plongé pour inspecter les lieux et découvrir ce qui s'était vraiment passé. Ces tonneaux étaient attachés avec des cordes peu résistantes. Ils en ont détaché cinq, qui sont alors remontés à la surface de l'eau comme des torpilles.

Le ministre a répondu que les péniches ne constituaient pas un risque pour la navigation ni un agent de contamination. Comme la population de la région s'est émue ces derniers jours, les tonneaux ont maintenant tous été détachés des péniches mais cela est loin d'avoir donné satisfaction. On croit que ces ministères fédéraux, censément sérieux, adoptent une conduite choquante en contaminant le lac avec ces vieilles péniches, alors que, au cours des années, après qu'elles se seront désagrégées et que des épaves flotteront sur le lac, elles constitueront un certain risque pour la navigation. C'est aussi créer un exemple choquant et un précédent terrible à notre époque, alors que les gens réclament la protection du milieu. D'autres se disent maintenant que si le gouvernement peut ainsi jeter ses déchets dans le lac, pourquoi eux ne pourraient-ils pas le faire?

Je demande aux ministères fédéraux responsables de pratiquer ce qu'ils prônent. Pour faire preuve de responsabilité, qu'on enlève ces péniches du lac. Voilà ce que devraient prévoir, à mon avis, les programmes de création d'emploi. Quand on affirme qu'il est avantageux d'être propre, il faut montrer qu'on le croit. Ne soyons pas furtifs. Consultons les personnes et les organismes de la région, par exemple, le conseil de sécurité. Ces gens sont

raisonnables. Ils veulent collaborer. Ils veulent que tout se fasse comme il se doit.

Ajournement

M. Len Marchand (secrétaire parlementaire du ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien): Monsieur l'Orateur, je suis heureux de répondre au nom du ministre des Travaux publics (M. Dubé). Cela me fait plaisir pour une autre raison également. Je suis né et j'ai été élevé sur les rives du lac Okanagan. Mes ancêtres étaient là pour accueillir bon nombre de ceux qui sont venus par la suite. Lorsque le député parle de la beauté de cette région, je puis en convenir avec lui en pleine connaissance de cause.

J'aimerais souligner ce soir deux éléments en ce qui concerne le problème soulevé par le député. Tout d'abord, le ministère des Transports a adjudgé un contrat de \$2,745 pour retirer des péniches le matériel non fixé ou qui pourrait présenter certains dangers. En second lieu, l'entrepreneur de départ se charge de déplacer les tonneaux à ses propres frais. Il nous a semblé que c'était sa responsabilité car c'est lui qui avait choisi cette méthode pour couler les péniches.

Le travail a commencé le 5 février et un ingénieur du ministère des Travaux publics est allé constater le travail effectué le 6 février. Je n'ai pas de rapport à jour mais j'ai appris que les tonneaux auraient dû être entièrement déplacés en une journée et que tout ce travail aurait dû être terminé en une semaine.

C'est une situation regrettable, comme l'a fait remarquer le député, mais j'aimerais également rappeler à la Chambre que ce problème remonte à une douzaine d'années. Ce n'est pas un problème nouveau. Il existait déjà alors qu'un autre gouvernement était au pouvoir; aussi est-il inutile de faire preuve de parti pris dans ce cas. Sans doute des erreurs ont-elles été faites en cours de route, mais un autre gouvernement avait également la chance de les corriger. J'ai l'intention d'accorder une attention personnelle à cette question. Je pense que cette méthode de couler des péniches afin de s'en débarrasser est une mauvaise méthode, et l'on ne devrait pas y avoir recours.

L'INDUSTRIE—LA MENACE DE FERMETURE DE L'USINE DE L'ABITIBI PULP AND PAPER COMPANY À SAULT-SAINTE-MARIE—LES SUBVENTIONS OCTROYÉES À L'ENTREPRISE

M. Cyril Symes (Sault-Sainte-Marie): Merci, monsieur l'Orateur. J'aimerais reprendre, ce soir, une question que j'avais posée au ministre de la Main-d'œuvre et de l'Immigration (M. Andras) à la Chambre hier au sujet de la menace de fermeture de l'usine de papier de l'Abitibi à Sault-Sainte-Marie. Il y a quelques jours, l'avis suivant était affiché à l'usine de papier. Il s'adressait aux employés rémunérés à l'heure.

A partir du 18 février 1973, les conditions suivantes devront être acceptées pour protéger le fonctionnement de l'usine à Sault-Sainte-Marie:

1. Quand l'usine fonctionnera moins de sept jours par semaine, nous reviendrons aux anciennes conditions prévues dans l'accord de six jours quant aux taux horaires, aux congés statutaires, au temps passé à la toile, aux primes de rémunération et aux conditions de travail.

Si le fonctionnement continu reprend, les taux et conditions s'appliquant en temps de fonctionnement continu s'appliqueront durant cette période de fonctionnement.

2. Les congés flottants seront réduits à trois.