

Les membres du comité permanent des affaires indiennes et du nord canadien sont venus se joindre aux membres du comité des pêches pour entendre les témoignages. Deux comités ont donc participé à ces travaux. Le comité des affaires indiennes et du nord canadien est en faveur de la motion. A sa dernière réunion, le député de Cowichan-Malahat-Les Îles (M. Manly) a demandé que le rapport soit ajouté en appendice aux délibérations du comité et témoignages déposés. Tous y ont consenti. Par conséquent, deux comités permanents de la Chambre se sont prononcés en faveur du rapport.

Quels que soient les arguments théoriques que nous puissions invoquer sur papier, les Indiens seront affectés par ces travaux. Nous pouvons ne pas être d'accord sur le nombre de réserves, de bandes ou de nations qui seront touchées. L'Alliance des trois nations concernées nous ont donné un témoignage vibrant sur ce que signifiera pour eux le projet de doublement de la voie. Non qu'ils veuillent qu'il soit suspendu. Ils ont affirmé que c'était tellement essentiel pour eux qu'il leur faut un peu plus de temps. Leurs anciens leur ont expliqué ce qu'il en était des griefs passés. Ils savent qu'au moment où le premier chemin de fer a été construit, leurs griefs n'ont jamais été réglés d'une façon satisfaisante. Et nous voulons maintenant aménager une seconde voie alors que les premiers griefs n'ont pas encore été satisfaits. Il est arrivé souvent que l'acquisition de droits de passage ait été réalisée d'une façon irrégulière sans l'autorisation des bandes et sans compensation adéquate.

Hydro-Québec avait affirmé que son grand projet dans le nord du Québec ne pouvait être reporté puisque des milliards de dollars, des emplois ainsi que l'avenir du Canada étaient en cause. Les Cris du Nouveau-Québec sont allés dire aux tribunaux qu'on était en train de les écraser et qu'il leur fallait du temps. Ayant eu l'oreille sympathique d'un juge, ils ont obtenu une injonction en attendant une solution adéquate. Cette injonction a été à l'origine de la Convention de la baie James et du Nord québécois. Cela pourrait très bien se produire si nous n'adoptons pas cette motion. Si nous n'armons de cette motion les deux ministres, celui des Affaires indiennes et du Nord canadien (M. Crombie) et celui des Pêches et des Océans (M. Fraser) que cette question préoccupe sérieusement, pour qu'ils obtiennent ce moratoire, les tribunaux le feront peut-être à notre place.

• (1730)

Le député de Fraser Valley-Est a trouvé cette motion trop vague. Il nous a dit, par exemple, que le deuxième paragraphe où il est dit que le projet de doublement des voies a des conséquences sociales et environnementales pour les 36 bandes indiennes était beaucoup trop vague. Voyons dans quelle mesure il a raison. Prenons les conséquences sociales et environnementales. Voici un résumé du témoignage de l'Alliance des conseils tribaux auquel j'ai fait allusion tout à l'heure. Il y est question uniquement de certaines conséquences concernant les terres. Ces conséquences se fondent sur des documents historiques et des récits transmis oralement aux chefs indiens actuels par leurs aïeux. En voici quelques-unes.

Pêches et forêts

La construction du CN a entraîné la perte de champs, de jardins, de vergers, de boisés, de canaux d'irrigation, de torrents et de fossés. Le CN a également violé des cimetières, des lieux historiques, des lieux sacrés et des villages.

Prenons par exemple la violation des cimetières. Supposons que vous vouliez construire une ligne à Toronto et qu'elle traverse un cimetière. Que fera le CN, monsieur le Président? Vous rendez-vous compte de ce qu'il ferait? N'irait-il pas rencontrer le conseil de la communauté urbaine et le conseil municipal? Vous rendez-vous compte des millions de dollars qu'il serait prêt à dépenser? Avez-vous une petite idée du programme de relations publiques qu'il mettrait en branle? Ce serait quelque chose à voir!

Voici comment le CN traite avec les Indiens. Je vais vous citer un extrait d'un document de 1913. Le ministère des Affaires indiennes informait le CN-CP de la désacralisation des cimetières situés dans la réserve d'Ashcroft. Si vous le permettez, je vais vous lire un passage de ce document. Le chef de la bande d'Ashcroft a signalé qu'à la suite de la prolongation de la pente jusqu'au vieux cimetière d'Ashcroft, de nombreux ossements d'Indiens décédés ont été exhumés et laissés exposés le long des tombes. Le fait a été signalé à l'ingénieur chargé d'apprendre aux Indiens qu'il n'allait pas payer l'enterrement de leurs ossements, que les Indiens pouvaient les enlever s'ils le voulaient, mais que lui-même ne voulait plus en entendre parler. Apparemment, il avait fallu profaner les vieilles tombes indiennes. Dans ces circonstances, les restes exhumés auraient dû être traités avec un peu de dignité.

Il conviendrait donc de prévoir un dédommagement pour apaiser les Indiens qui se sont plaints à juste titre. On rapporte dans le document que les cas de ce genre concernant les sociétés de chemin de fer ont traîné pendant des années avant d'être réglés, donnant lieu à un échange de lettres innombrables et apparemment inutiles. On relève également plus loin dans ce document les propos suivants: «Je vous saurais gré de veiller à ce que chaque cas soit réglé aussi promptement que vous le pourrez».

En réponse à cela, l'agent de l'emprise du CP a fait savoir au ministère des Affaires indiennes que cette plainte avait enfin été réglée avec les Indiens et que ces derniers étaient satisfaits du règlement, je pense.

Je m'imagine fort bien que le projet de doubler les voies amènera des témoins du Canada National à déclarer devant un comité ou un autre: «Nous nous sommes déjà réunis et nous avons négocié avec eux. Nous avons examiné tous les sujets de préoccupation et nous les avons réglés à la grande satisfaction de tous». N'en croyez rien, monsieur le Président.

Voici quelques autres conséquences: la perturbation des méthodes d'assèchement et d'inondation des terres agricoles, la fragmentation des réserves déjà limitées, le déplacement des villages établis à proximité des voies. On y nomme des endroits particuliers. Je poursuis la liste des conséquences: atteinte à la qualité de la vie à cause du bruit, de la pollution, des vibrations et du danger que représente les passages à niveaux; la perte de vies humaines et de bétail le long des remblais; les contraintes imposées par le CN concernant l'irrigation des réserves à cause, paraît-il, du risque d'effondrement de la voie; la suppression de postes de pêche traditionnels.