

Pipe-line à.. Nord—Loi

aller puiser dans les réserves de gaz de la vallée du Mackenzie. Mais revenons une fois de plus à la question du raccordement de Dempster. On n'a fait aucune étude sur les effets écologiques qu'entraînera la construction de ce tronçon du pipe-line.

Les spécialistes de l'environnement du Yukon disent que la construction du raccordement de Dempster mettra vraiment en danger les hardes de caribous de la Porcupine, car ce tronçon du pipe-line traversera l'aire de mise à bas. Dans ce milieu à l'équilibre très fragile du Grand Nord, les hardes de caribous de la Porcupine constituent un spectacle impressionnant et une des grandes curiosités naturelles du Canada. Je souhaite à tous ceux qui sont présents ici ce soir d'avoir un jour la chance d'apercevoir en avion une de ces hardes, mais pas au moment de la mise à bas car la harde ne doit pas être dérangée durant cette période-là. Mais, si l'on prolonge le pipe-line du Mackenzie au raccordement de Dempster, cela risque de menacer la survie de ces hardes.

M. Nielsen: Non, non.

M. Leggatt: Le député du Yukon (M. Nielsen) n'est pas d'accord. Mais il y a dans sa circonscription beaucoup de gens, sensibles à ce problème, qui pensent comme moi.

M. Nielsen: Le territoire où les caribous mettent bas se trouve trop à l'ouest du pipe-line.

M. Leggatt: De toute manière, nous devrions demander à ce qu'on fasse une sérieuse enquête environnementale sur le raccordement de Dempster, avant que, sans que nous y prenions garde, le pipe-line ne soit prolongé jusqu'à Dawson.

M. Nielsen: Le chat dans le pipe-line.

M. Leggatt: Il y a une découverte qui atténue beaucoup le risque que représente le pipe-line pour les hardes de caribous. Ce sont les quantités de gaz que l'on découvre actuellement en Alberta. Si vous examinez les chiffres, vous constaterez qu'un raccordement éventuel avec le pipe-line du Mackenzie est maintenant beaucoup moins probable. Voilà un aspect regrettable du bill. Cette partie du bill est vide de sens. Ne nous emballons pas parce qu'une partie du bill nous garantit une certaine participation à l'embranchement allant à Dawson.

Je crois qu'il faut revenir à nos objectifs fondamentaux, qui sont au nombre de trois. Nous voulons créer des emplois au Canada pour les Canadiens, et fournir les matériaux nécessaires à la construction du pipe-line. Et nous essayons de collaborer avec nos voisins américains en les aidant à acheminer leur gaz naturel vers le marché américain.

Nous avons échoué sur la question des emplois. Or, il en a été longuement question, et je ne m'attarderai donc pas là-dessus. J'aimerais cependant dire que si nous obtenons 90 p. 100 des emplois, il nous en manquera 10 p. 100. Si nous fournissons 90 p. 100 des matériaux, nous aurons perdu 10 p. 100 des commandes. Il n'y a aucune raison que ce ne soit pas 100 p. 100.

Le ministre est persuadé que nous n'aurons aucune part du tronçon américain. C'est bien ce qui ressort de ces prévisions. Le ministre hoche la tête. Il n'est pas certain. Permettez-moi de donner un exemple de ce qui se passe.

Lorsqu'ils ont construit leur pipe-line, les Américains ont acheté le matériel qui a servi à poser les canalisations. Celui-ci se trouve maintenant sur les lieux en Alaska. Il est amorti par l'exploitation même du pipe-line de l'Alaska. Et voici qu'on demande maintenant aux soumissionnaires canadiens d'amor-

tir du matériel neuf afin de pouvoir soutenir la concurrence eu égard aux soumissions.

Que le ministre s'entretienne avec les chefs de petites entreprises qui cherchent à obtenir un marché pour de petits tronçons du pipe-line; ils lui diront bien qu'il n'y a aucune concurrence qui entre en jeu. Nous entrons en lice avec un handicap. Les contribuables américains ont payé le matériel. Celui-ci est sur le terrain et il appartient aux Américains. Or, on demande aux Canadiens d'entrer dans le jeu et de consentir à de lourds frais d'immobilisations dès le départ.

Je suis assuré que l'équipement déjà sur place est en excellente condition et prêt à servir, pour les Américains, non pour les Canadiens. Voilà le genre de marché dans lequel nous nous sommes engagés. Aucun négociant n'est aussi malin qu'un négociant américain. Le gouvernement actuel a encore une fois été refait. Nous nous sommes retrouvés non pas même avec un marché-surprise, mais un marché de dupes.

Une voix: Que dire de l'affaire du fleuve Columbia?

M. Leggatt: Quelqu'un a évoqué l'affaire du fleuve Columbia. Le ministre préfère qu'on n'en parle pas. Il ne tient pas à ce qu'on lui rappelle la perte fantastique que nous a valu l'accord sur le fleuve Columbia. Le gouvernement créditiste de la Colombie-Britannique cherche encore à faire oublier cette affaire. Il a tout à fait honte de ce qu'a fait son ancêtre, le gouvernement de W. A. C. Bennett. Le gouvernement fédéral libéral a vendu misérablement les ressources du fleuve Columbia.

Voilà qui est typique du marchandage que pratiquent nos représentants canadiens dans les négociations canado-américaines. Notre attitude typique dans ces négociations: s'allonger. Le ministre dira qu'il est aisé pour nous de nous indigner à la Chambre car nous n'avons pas à exercer de responsabilité. Il suffit toutefois de considérer le bilan. Le bilan des négociations canado-américaines est lamentable. Le pacte de l'automobile en est un exemple.

Voyons où nous allons dans le cas de nos frontières maritimes. Nous avons déjà offert de prendre une frontière territoriale près de la circonscription du député du Yukon, la ligne AB de l'Entrée Dixon. Nous avons offert de céder six milles de nos eaux territoriales. Cette frontière avait été établie par le tribunal de délimitation de l'Alaska en 1903 comme frontière territoriale du Canada. Nous ne parlons pas d'extensions de frontières, nous parlons du territoire canadien. Je n'ai pas remarqué que les représentants du Canada aient demandé aux États-Unis de repousser la frontière du détroit de Juan de Fuca de six milles vers le sud; par contre, nous sommes toujours prêts à des accommodements, à des compromis. A moins que nous n'apprenions à être indépendants, à être souverains et durs dans nos négociations internationales, ce cas-ci ne sera qu'un exemple parmi tant d'autres où nous aurons été lésés.

● (1722)

Je suis déçu que nous n'ayons pas fait là une excellente affaire. Notre parti a été le premier à se rendre compte que la route de la vallée du Mackenzie était une erreur et le premier à s'arrêter aux conséquences écologiques de la route de l'Alaska. Non pas que je prétende que cette route soit mauvaise pour l'écologie car, à mon sens, elle ne l'est pas; mais j'estime que les dommages écologiques dans cette région peuvent être réduits au minimum. Ce qui ne me satisfait pas, ce