

Cet homme a fait la tournée des industries et des usines de la région et trouvé 13 emplois qui n'avaient jamais été annoncés antérieurement. Cette initiative a coûté à la Polymer environ \$1,000 par emploi. L'article rédigé par John Schreiner est coiffé du titre: «The \$1,000 Goodbye: How to Turn Layoff Into Jobs». La société de la Couronne a établi un précédent admirable.

La mesure à l'étude aujourd'hui est du genre de celles dont nous devons traiter à la Chambre. J'accueille avec joie et l'initiative du gouvernement et celle de la société de la Couronne qui a dû envisager une situation difficile, celle de licencier des employés, et leur a trouvé des emplois ailleurs.

M. Horner: Monsieur l'Orateur, j'étais prêt à dire quelques mots au sujet du bill C-228, mais comme il est presque 10 heures, puis-je déclarer qu'il est 10 heures?

M. l'Orateur suppléant: Le député peut déclarer qu'il est 10 heures si la Chambre y consent à l'unanimité. La Chambre y consent-elle?

Des voix: D'accord.

MOTION D'AJOURNEMENT

Une motion d'ajournement de la Chambre, aux termes de l'article 40 du Règlement, est censée avoir été présentée.

LE PÉTROLE—LE PROJET DE PIPE-LINE TRANSALASKIEN —L'OPPOSITION DU CANADA—LES ENTRETIENS CANA- DO-AMÉRICAINS ET LA COLOMBIE-BRITANNIQUE

M. Heath Macquarrie (Hillsborough): Monsieur l'Orateur, il n'y a pas de doute que l'une des questions les plus importantes qui se posent aujourd'hui au Canada est la façon dont les États-Unis transporteront le pétrole d'un de leurs États, l'Alaska, aux grands marchés des États du Sud. Cette question met en cause la protection du patrimoine écologique de notre pays, notre souveraineté politique, nos ressources naturelles, ainsi que notre politique et notre situation commerciales en général.

Il est regrettable qu'en traitant d'une question aussi importante pour nous, et les générations à venir, le gouvernement du Canada fasse preuve de manque de volonté, de logique, et d'énergie et parfois, je le crains, même d'insouciance. On nous dit que le 3 mai une réunion doit avoir lieu avec les autorités américaines pour traiter de la question, mais que diront les représentants canadiens à cette occasion? Quelles vues y présentera-t-on? Lorsque, le 21 avril, j'ai demandé au premier ministre (M. Trudeau) si le cabinet avait pris position sur le projet de pipe-line transalaskien, il a immédiatement répondu: «Non, monsieur l'Orateur. Le gouvernement n'a pas pris position sur cette question.» Si donc le gouvernement n'a pas de politique, ce que je veux bien croire, quel sera alors le rôle du secrétaire d'État aux Affaires extérieures (M. Sharp) à cette réunion importante?

● (10.00 p.m.)

Divers ministres nous ont donné une gamme étendue de vues. Le secrétaire d'État aux Affaires extérieures a déclaré espérer qu'on rejette la route transalaskienne; le ministre des Travaux publics (M. Laing) se demande ouvertement si le Canada a même le droit d'intervenir

auprès du gouvernement américain sur la question d'acheminer le pétrole le long de notre côte ouest, vu la navigation de bateaux-citernes aux larges de nos côtes est. Le ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien (M. Chrétien) et cet homme débordant de vie qu'est le ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources vont faire la cour aux financiers américains, en leur suggérant que la route de la vallée du Mackenzie est la meilleure de toutes les solutions possibles. Mais le ministre des Communications, qui n'est pas un des membres silencieux et forts du cabinet, comme le président du Conseil privé en ce moment, déclare pour sa part qu'un pipe-line dans la vallée du Mackenzie serait un désastre. Devant toutes ces vues divergentes, une telle incertitude et pareilles contradictions, comment croire qu'une idée cohérente et logique sur cette question vitale pourrait surgir du groupe de personnes qui dirige actuellement les destinées de la nation?

J'ai dit au premier ministre l'autre jour que, puisque le gouvernement de la Colombie-Britannique avait une opinion précise sur la question—contrairement au gouvernement du Canada—il faudrait faire en sorte que ce gouvernement provincial fût représenté à la réunion du 3 mai. Alors, la population de la Colombie-Britannique et le reste du pays auraient dans une certaine mesure l'assurance que quelqu'un au moins saurait ce qu'ils appuient et ce à quoi ils s'opposent.

Le danger d'une catastrophe écologique sur notre côte ouest devrait être assez terrifiant pour inciter le gouvernement à une action concertée et à de vives protestations auprès des autorités américaines. J'espère qu'après ces semaines et ces mois d'atermoiements, de contradictions, d'incertitude et de déclarations pusillanimes, une telle politique et une telle voix surgiront à temps.

M. Barney Danson (secrétaire parlementaire du premier ministre): Monsieur l'Orateur, je suis ravi de répondre à la question du député de Hillsborough (M. Macquarrie), que cet important problème inquiète. Le premier ministre (M. Trudeau) a exprimé l'inquiétude du gouvernement au sujet des risques de pollution si la route de l'Alaska est en fait adoptée. C'est pourquoi le secrétaire d'État aux Affaires extérieures (M. Sharp) a demandé à consulter les fonctionnaires américains, ce qui se fera, comme le député l'a dit, à Washington le 3 mai.

Nous sommes en contact avec le gouvernement de la Colombie-Britannique sur cette question, et il est entendu que les fonctionnaires de cette province feront partie de la délégation canadienne, qui comprendra également des fonctionnaires des Affaires extérieures, des Transports ainsi que des Pêches et Forêts.

Les entretiens portent sur le problème de la pollution, notamment sur des questions telles que les conditions de navigation, le volume de pétrole qui devrait être transporté, la dérive en cas d'accident, l'effet sur la flore et la faune marines, la législation et des considérations d'ordre économique. Le Canada a intérêt à empêcher toute altération de l'environnement plutôt que de résoudre le problème de l'enlèvement des nappes de mazout une fois que celles-ci se sont formées. Nous cherchons à obtenir des renseignements à ce sujet. On a bien raison de s'inquiéter du danger que présenterait pour l'environnement le déplacement d'une énorme masse de pétrole. Il importe d'évaluer tous les renseignements possibles avant de prendre des mesures qui pourraient s'avérer nuisibles aux deux pays.