

**L'hon. Jean-Luc Pepin (ministre des Transports):** Madame le Président, j'estime que le bon sens prendra très bientôt le dessus. Si vous avez une série de règlements et de mesures à faire appliquer par votre ministère, c'est la moindre des choses que votre ministère soit représenté au comité qui en recommande l'application. Si M. McLeish ne siège pas au comité, je me trouverai dans la situation très difficile de recevoir des conseils du comité que je devrai ensuite vérifier auprès de mon ministère. Il ne semble logique que mon ministère soit représenté au comité. Je répète que le bon sens aura très bientôt le dessus.

**M. Mazankowski:** Le ministre laisse entendre que le bon sens permettra de résoudre cette question.

#### ON DEMANDE UNE DÉCLARATION AU MINISTRE

**L'hon. Don Mazankowski (Végréville):** Le ministre est-il prêt à nous dire au nom du gouvernement et de son ministère en particulier s'il accepte le principe et les principales recommandations du rapport Dubin? S'il le faisait, cela permettrait de faire avancer les choses, et pourrait susciter un regain de confiance dans le secteur de l'aéronautique.

**L'hon. Jean-Luc Pepin (ministre des Transports):** Madame le Président, si le député fait allusion aux principales recommandations du premier volume du rapport Dubin je l'ai déjà fait. Cela figure dans le hantsard. Une partie de la presse l'a reconnu. Je vous cite pour exemple cette manchette «Pepin s'engage à créer une commission indépendante sur la sécurité aérienne». Que puis-je faire d'autre? Je l'ai déjà fait à maintes reprises.

Le ministère reconnaît bien la nécessité d'instituer une commission indépendante sur la sécurité aérienne. C'est bien clair. La question est de savoir comment procéder. Devrions-nous accepter intégralement toutes les recommandations du rapport Dubin? Ma position sur ce point est fort simple. Au lieu de les accepter sans discussion, j'ai suggéré de les étudier et de voir si nous allions en accepter 89, 90, 95, 99 voire même 100 p. 100. Voilà ce que nous faisons.

\* \* \*

#### L'ÉNERGIE

##### L'AVENIR DES MÉGAPROJETS DE COLD LAKE (ALB.)

**M. Jack Shields (Athabasca):** Madame le Président, je m'adresse au ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources. Il y a quelques semaines, le ministre a dit à la Chambre qu'il pourrait garantir aux sociétés Alsands et Impérial Oil de Cold Lake qu'un régime de prix serait établi à temps pour empêcher l'annulation de ces deux mégaprojets dans le nord-est de l'Alberta. Le ministre peut-il nous dire pourquoi il est aussi convaincu que la construction de ces installations ne sera pas annulée, étant donné qu'il n'a pas réussi à conclure un accord énergétique avec le gouvernement de l'Alberta hier? En outre, quelle assurance est-il en mesure de donner aujourd'hui aux promoteurs de ces deux mégaprojets afin qu'ils puissent respecter leur échéancier cet été?

**L'hon. Marc Lalonde (ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources):** Madame le Président, le député a fait allusion au début à une déclaration que j'aurais faite. J'aimerais qu'il la cite *in extenso* pour que je puisse juger de sa source et de son contenu.

#### Questions orales

**M. Shields:** Le ministre sait fort bien qu'il a déclaré à la Chambre qu'il était disposé à donner des garanties à ces deux sociétés.

##### LE PRÊT DU GOUVERNEMENT À LA SOCIÉTÉ IMPERIAL OIL

**M. Jack Shields (Athabasca):** L'automne dernier, le gouvernement a pris suffisamment au sérieux la menace d'Imperial Oil d'abandonner son projet d'exploitation des sables bitumineux à Cold Lake pour lui avancer 40 millions de dollars puisés dans le Trésor public. A compter de quelle date Imperial Oil sera-t-elle libérée de son obligation de rembourser ce prêt, s'il advient qu'elle soit forcée d'abandonner le projet à cause de l'absence d'une entente énergétique avec l'Alberta?

**L'hon. Marc Lalonde (ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources):** Madame le Président, le député n'a pas cité exactement la déclaration qu'il m'attribue. Je l'invite à le faire. En ce qui concerne sa question, nous avons convenu d'accorder ce prêt à Imperial Oil et de ne pas en exiger le remboursement avant un an à compter d'une certaine date en juin, le 20 juin je crois. Si le projet est approuvé ou amorcé dans le courant de l'année prochaine, Imperial Oil devra s'acquitter de son obligation.

\* \* \*

#### LES CHEMINS DE FER

##### LE TRANSPORT DE CONCENTRÉ D'URANIUM

**M. Mark Rose (Mission-Port Moody):** Madame le Président, j'ai une question à poser au ministre des Transports. Cette semaine, pendant que le ministre des Finances offrait à l'industrie nucléaire en difficulté ses sentiments d'affection mais pas un sou de plus, ce dont je le félicite, un train du Canadien Pacifique chargé de concentré d'uranium dit «aggloméré jaune» en provenance d'Australie, parti de la côte ouest, traversait les grandes agglomérations pour se diriger vers l'usine d'affinage Eldorado Nucléaire de Port Hope, menaçant ainsi d'irradiation les hommes, les femmes et les enfants.

**M. Blenkarn:** Pures bêtises.

**M. Rose:** D'après le comité de contrôle nucléaire américain, un déversement d'aggloméré jaune dans une région habitée est le pire accident qui puisse survenir du côté amont du cycle du combustible. Voilà pour les bêtises. Pourquoi le ministre a-t-il permis que ce chargement étranger potentiellement mortel, qui entraînerait en cas de déversement des risques considérables pour l'homme et pour l'environnement, traverse le pays par rail?

**L'hon. Jean-Luc Pepin (ministre des Transports):** Madame le Président, la fin du transport de produits dangereux au Canada n'est pas pour demain. Ce transport fait partie de l'économie, au Canada comme dans tous les pays industrialisés. La question est de savoir si nous prenons toutes les précautions qui s'imposent dans les circonstances. Et dans le cas présent, nous les prenons. La réglementation de la Commission de l'énergie atomique et la réglementation d'emballage de la Commission canadienne des transports sont appliquées correctement. A mon ministère, la section du transport des produits dangereux suit l'opération. Toutes les précautions sont prises. Et l'on ne peut faire plus sans arrêter l'économie, qui repose pour une bonne part sur le transport des produits dangereux.