

M. LeBlanc: Madame le Président, si une partie au moins des négociations en cours aboutit, elle favorisera un pays qui consomme beaucoup de maquereau et l'entente s'appliquera à toute espèce de poisson dont ce pays a besoin pour sa propre consommation.

L'hon. James A. McGrath (Saint-Jean-Est): Madame le Président, j'ai une question supplémentaire à poser au ministre des Pêches et des Océans. Le ministre peut-il dire à la Chambre pourquoi il faut offrir des garanties qui équivalent à peu près à une subvention à Joint Trawlers ou à toute autre compagnie étrangère de chalutage quand les conserveries canadiennes ont les moyens de traiter ce poisson?

M. LeBlanc: Madame le Président, le député sait très bien—et d'ailleurs notre politique ne diffère pas tellement de celle qu'il préconisait, je pense, à Charlottetown en janvier dernier—que si l'on veut demander à des navires frigorifiques de venir au Canada et d'attendre pour acheter du poisson, ce qui peut prendre quelque temps dans le cas du maquereau, il faut offrir quelque chose à ces navires pour les indemniser du temps qu'ils attendent dans la baie.

C'est cela que nous voulons faire, c'est-à-dire non pas offrir une garantie, mais indemniser les navires pour leur temps de navigation. Si le poisson livré aux navires étrangers ne dépasse pas un certain niveau, le système que nous comptons instaurer garantirait que la quantité vendue par les pêcheurs canadiens se situerait en un minimum et un maximum fixés.

* * *

● (1450)

L'ENVIRONNEMENT

LE TRANSPORT DU PÉTROLE PAR PÉTROLIERS—LES INSTANCES DU GOUVERNEMENT AUX AUDIENCES DE L'ÉTAT DE WASHINGTON

M. Jim Manly (Cowichan-Malahat-Les Îles): Madame le Président, ma question s'adresse au ministre de l'Environnement. Depuis 1975, le gouvernement du ministre a permis qu'on transporte du pétrole de l'Alaska le long de la côte de la Colombie-Britannique. Le trafic des pétroliers s'est déjà accru considérablement, ce qui augmente beaucoup les risques d'accident.

L'État de Washington est en train de tenir des audiences à Olympia sur le projet de la Northern Tier qui veut construire un port pour pétroliers à Port Angeles, dans cet État. Le Canada n'a ni représentants ni observateurs à ces audiences, et il n'est tenu au courant de ce qui se passe que par son consul général à Seattle. Vu l'importance de cette question et de ces audiences, cela ne suffit pas.

Le ministre s'engagera-t-il à déléguer un fonctionnaire canadien à ces audiences ou, à défaut, accepterait-il d'assumer les frais d'un groupe public indépendant qui serait prêt à y envoyer un représentant?

L'hon. John Roberts (ministre d'État chargé des Sciences et de la Technologie et ministre de l'Environnement):

Questions orales

Madame le Président, le gouvernement du Canada n'a pas l'habitude de présenter des instances à de telles audiences, et mon ministère, j'ai le regret de le dire au député, n'a pas de fonds disponibles pour payer les frais de groupes qui voudraient y assister.

Toutefois, comme le député l'a mentionné dans sa question, nous avons des observateurs à ces audiences par le biais du consulat, et je suis certain qu'ils nous tiendront bien informés du déroulement des audiences.

M. Manly: Madame le Président, je suis certain que cette réponse donnera aux gens de la Colombie-Britannique la conviction que le gouvernement n'honore pas ses promesses électorales à ce sujet.

Pour que le gouvernement du Canada puisse bien faire comprendre nos inquiétudes au sujet du trafic de pétroliers le long de notre côte, il faudrait que des études indépendantes soient effectuées sur les répercussions écologiques. Le ministre trouve-t-il suffisant que l'Office national de l'énergie exige que la compagnie Trans Mountain Oil Pipe Line Limited fasse de telles études avant d'approuver sa demande ou, vu que Trans Mountain peut retirer sa demande à tout moment, son ministère est-il prêt à faire lui-même des études écologiques?

M. Roberts: Madame le Président, nous suivons la situation de très près. Nous sommes opposés au trafic des pétroliers sur la côte ouest et nous continuons d'évaluer les répercussions écologiques que pourraient avoir les divers projets à l'étude.

* * *

L'AGRICULTURE

ON DEMANDE DE NE PAS METTRE LA GRAINE DE COLZA SOUS LE CONTRÔLE DE LA COMMISSION CANADIENNE DU BLÉ

M. S. J. Korchinski (Mackenzie): Madame le Président, je voudrais poser une question au ministre des Transports. Comme certains agriculteurs préparent actuellement leur sol et que d'autres se proposent d'ensemencer, on laisse entendre que le gouvernement songerait à mettre la graine de colza sous l'autorité de la Commission canadienne du blé.

Le ministre pourrait-il apaiser les craintes des agriculteurs et dire à la Chambre que le gouvernement n'a nullement l'intention d'agir ainsi maintenant?

L'hon. Jean-Luc Pepin (ministre des Transports): Madame le Président, le ministre chargé de la Commission canadienne du blé déclarerait catégoriquement dans un récent discours qu'il prononçait dans l'Ouest qu'il n'avait nullement l'intention d'agir sans suivre la formalité établie qui est de saisir le cabinet de toute la question. La plupart des gens en ont déduit qu'il ne prendrait aucune initiative unilatérale en ce sens. Telle est la situation à l'heure actuelle.

A mon avis, il y a d'autres choses beaucoup plus importantes à faire dans l'Ouest actuellement, notamment accroître le rendement des chemins de fer et aborder la question du tarif du Pas du Nid-de-Corbeau ce qui exigera une ambiance de concertation sur laquelle je compte grandement.