

## LES GRÈVES EN FÉVRIER

....En février, il s'est produit dans l'industrie, au Canada, huit arrêts de travail de plus qu'au cours de la période correspondante de l'an dernier. Au total, on a compté 70 arrêts de travail en février, soit 13 de plus qu'en janvier dernier. Au cours de ce mois, 28 grèves ont pris fin et 34 ont éclaté. Au 1er mars, on comptait 42 arrêts de travail mettant en cause environ 5,560 travailleurs. A la même date, l'an dernier, on avait enregistré 48 arrêts de travail mettant en cause 11,402 travailleurs.

Au total, la perte de temps attribuable aux arrêts de travail durant le mois de février s'est établie à 102,990 jours-ouvrier, soit l'équivalent de neuf jours-ouvrier effectués par les travailleurs rémunérés hors de l'agriculture. Les chiffres correspondants du mois de janvier donnent 8 jours-ouvrier perdus pour 10,000 effectués. En février 1969, le rapport était de 11 pour 10,000.

Voici la répartition de tous les arrêts de travail en février, par secteur industriel: mines, quatre; fabrication, 38; construction, six; transports et services d'utilité publique, six; commerce, sept; services, sept; administration publique, deux.

## LE CANADA ET LA PROTECTION DE SES RESSOURCES MARINES

(Suite de la p. 2)

### SOUVERAINETÉ

Question: Intenter des poursuites dans le cas de violation des règlements contre la pollution dans l'Arctique n'équivaldrait-il pas à exercer le droit de souveraineté, ne serait-ce pas une proclamation de souveraineté?

Réponse: Cela constituerait un exercice de l'autorité accordée par le Parlement au pouvoir exécutif d'appliquer un statut donné. Mais, cela ne signifie pas automatiquement que l'on affirme sa souveraineté sur les mers de cette région, pas plus que la doctrine du plateau continental, par exemple, n'implique la souveraineté sur ce plateau. Lorsque le document proclamant que le plateau continental des États-Unis fait partie des États-Unis pour ce qui est de sa mise en valeur, a été rendu public par le président Truman en 1945, ce document n'a affirmé d'aucune façon la souveraineté du pays sur ces eaux, ni même sur le fond de la mer, dans son sens habituel. Il y a donc une distinction entre la souveraineté absolue, qui signifie que l'on possède tout, la terre, l'eau, les ressources contenues dans l'eau et ainsi de suite, comme dans le cas des eaux intérieures d'un pays, —et c'est cela l'aspect de la souveraineté —et l'autre aspect qui n'est pas une proclamation de souveraineté,

mais l'affirmation de la volonté du pays de contrôler certains aspects de ce qui se passe dans cette zone. On constate la même manière de faire au sujet des voies aériennes. Les États-Unis et le Canada exercent un certain contrôle sur les avions qui approchent du continent mais qui sont encore à plusieurs centaines de milles de distance du Canada, au-dessus de l'océan Atlantique. Cela ne signifie pas pour autant que nous proclamons notre souveraineté là-dessus.

### PROTECTION CONTRE LA POLLUTION

Question: Ces projets de loi peuvent-ils cependant être considérés comme un nouveau pas vers la proclamation de la souveraineté du Canada sur cette zone?

Réponse: Considérez-les comme vous le voulez. Mais il est très clair que nos deux projets de lois répondent à deux démarches; la première affirme notre souveraineté sur la zone de 12 milles au large des côtes; l'autre affirme notre désir d'empêcher la pollution, et c'est à ce sujet que nous avons présenté le concept de la zone de 100 milles dans laquelle nous voulons exercer un certain contrôle. Cela ne veut pas dire, vous le comprenez certainement, que nous allons contrôler tout ce qui se passe à l'intérieur de ces 100 milles. Les règlements vont déterminer ce que nous ferons à l'intérieur de ces 100 milles et il se peut que pour commencer, nous n'adoptons des règlements que pour les zones de circulation de navires ou d'exploitation du pétrole dans lesquelles les courants créent le danger de pollution. Nous voulons simplement nous assurer que le gouvernement a l'autorité nécessaire pour adopter des règlements couvrant une zone suffisamment vaste afin d'éviter que, l'année prochaine, nous ayons à demander au Parlement de reculer les limites un peu plus loin parce qu'il sera devenu évident que pour empêcher la pollution il faut que celles-ci se trouvent au point X plutôt qu'au point Y... Nous nous efforçons de faire pour le mieux en ce qui concerne l'Arctique, de protéger les intérêts canadiens et les secteurs qui doivent être protégés. Selon nous, cette législation répond exactement à ce souci. Nous protégeons le Nord et l'équilibre qui y règne. Nous affirmons notre souveraineté sur la zone de 12 milles. Nous sommes attentifs à ne pas faire preuve de chauvinisme ou d'esprit de clocher au sujet de la navigation dans le Nord. Nous n'adoptons pas ces lois pour empêcher tous les navires de tous les pays de naviguer dans cette région. Au contraire, le Canada profitera de la mise en valeur du Nord. Nous voulons seulement nous assurer que cette mise en valeur est compatible avec nos intérêts en tant que nation souveraine et avec notre devoir envers l'humanité de protéger l'Arctique contre la pollution.