

Ceux qui ont vu le désastre écologique causé par la marée noire sur la côte est, par exemple, s'inquiètent des effets possibles du naufrage d'un grand pétrolier sur la côte ouest. En effet, non seulement on transporte chaque année plus de pétrole par mer, mais les dimensions des pétroliers augmentent elles aussi constamment. Le pétrolier moyen utilisé durant la seconde guerre mondiale avait une capacité de 16,000 tonnes. En 1965, cette moyenne avait passé à 27,000 et un nouveau pétrolier livré en 1966 jaugeait 76,000 tonnes. Une entreprise japonaise a lancé un tel navire de 276,000 tonnes. D'autres chantiers navals du même pays ont reçu des commandes de pétroliers devant jaugeer jusqu'à 321,000 tonnes. Soixante pétroliers de 150,000 tonnes ou plus ont été commandés dans différentes parties du monde, des plans pour la construction de pétroliers de 500,000 à 800,000 tonnes sont en cours d'établissement et on pense qu'il sera possible d'en construire qui jaugeont plus d'un million de tonnes. A bord du nouveau pétrolier britannique de 1,010 pieds de long, l'*Esso Marcia*, deux officiers utilisent des bicyclettes pour assurer l'inspection des ponts de ce navire de 166,890 tonnes. S'ils construisent ce pétrolier d'un million de tonnes, ils fourniront sans doute des automobiles à l'équipage pour qu'il puisse circuler sur le navire. J'aborderai maintenant ce qui nous préoccupe vraiment.

Il faut, à ces pétroliers géants, un rayon de 17 milles pour s'arrêter. Toute personne qui connaît la côte de la Colombie-Britannique et les dangers qu'elle offre à la navigation, sait que les conditions météorologiques, les dangereux hauts-fonds, les rochers, les récifs, le brouillard et tous les autres problèmes de navigation, causeront inévitablement un désastre écologique majeur si le pétrole est transporté le long de la côte, de Valdez à Cherry Point. C'est pourquoi en Colombie-Britannique on s'oppose presque unanimement au transport du pétrole, par ce moyen, le long de la côte ouest du Canada. Les problèmes de navigation sur la côte ouest sont suffisamment graves et difficiles à résoudre; si on y ajoute les manœuvres requises pour gouverner un super-pétrolier à travers le détroit Juan de Fuca, il en résulte une situation qui d'après tous les rapports d'experts conduira inévitablement à un désastre écologique.

L'importance de la flotte de pétroliers elle-même augmente à une vitesse qui correspond à l'augmentation du tonnage moyen des nouveaux pétroliers. En 1965, elle atteignait 3,500 navires et en 1968 elle se composait de 4,300. En 1972, elle comprend plus de 5,000 navires. Actuellement, presque un navire sur cinq de la flotte marchande mondiale transporte du pétrole, et presque tous les navires qui la composent fonctionnent au mazout; pourtant certaines personnes se demandent pourquoi le Canada s'inquiète des déplacements possibles de pétroliers de ce tonnage le long de la côte ouest du Canada. Il serait inconcevable de ne pas nous préoccuper de la gravité du danger. Des fuites de pétrole importantes se sont produites dans le monde entier. Aux États-Unis seulement, leur fréquence n'a pas cessé d'augmenter: 180 en 1968, 192 en 1969, 61 au 1^{er} mars 1970 et beaucoup plus encore en 1971. Ceux qui prétendent qu'il existe des méthodes infaillibles pour éviter les fuites de pétrole sur la côte ouest du Canada n'ont simplement pas lu les

témoignages de spécialistes; ils ne savent pas de quoi ils parlent.

Que faudrait-il faire à ce sujet? Premièrement, les membres de tous les partis à la Chambre, tout en s'abstenant de tenir des propos partisans, devraient poursuivre leurs efforts en vue de s'opposer à l'établissement d'un passage entre Valdez et Cherry Point pour les navires-citernes américains. Nous devrions préconiser la construction d'un oléoduc pour l'acheminement vers les États-Unis et chez nous du pétrole extrait dans le grand Nord. Deuxièmement, nous avons besoin d'un bien meilleur équipement pour assurer une action immédiate et efficace en cas de fuite importante de pétrole. Il faudrait y voir. Nous avons pris certaines dispositions à l'échelon fédéral pour permettre au Canada de parer aux fuites sérieuses de pétrole dès qu'elles se produisent. Et puis, en mars 1971, nous adoptions une loi modifiant la loi sur la marine marchande du Canada.

Malgré tout, en tant que député de la Colombie-Britannique, je ne suis pas convaincu qu'on a fait tout ce qu'il fallait. Je me demande ce qui se produirait ce soir si un pétrolier de 200,000 tonnes était avarié sur la côte ouest de l'Île de Vancouver. Avons-nous les moyens nécessaires pour faire un nettoyage convenable?

Les députés ont parfois maintenant l'occasion de voyager dans les diverses régions du pays. J'espère qu'ils se serviront de leur laissez-passer pour se rendre sur la côte ouest et voir de leurs propres yeux ce dont parlent les députés de la Colombie-Britannique. J'aimerais qu'ils y voient les dangers à la navigation qui ont engendré de nombreux cimetières marins tout au long de la côte et causé des centaines de pertes de vie depuis que la Colombie-Britannique est entrée dans la Confédération. Il faut voir cela pour comprendre l'inquiétude qui agite les habitants de cette province, peu importe leur allégeance politique, qu'ils soient libéraux, néo-démocrates, conservateurs ou créditistes.

Nous ne pouvons permettre l'établissement d'un passage pour les pétroliers le long de notre côte ouest sans exercer des pressions à tous les niveaux. C'est pourquoi l'opposition a obtenu le consentement unanime de la Chambre l'autre jour. Nous voulions ajouter nos noms à la protestation adressée au Congrès des États-Unis. Nous devons déployer des efforts constants afin de persuader les autorités américaines d'abandonner toute idée de faire transporter le pétrole le long de notre côte ouest. Nous devons aussi faire en sorte qu'il soit impossible à tout navire de construction plus ou moins sûre de naviguer près de nos côtes.

Je faisais partie du groupe de parlementaires qui a visité la baie Chédabouctou sur la côte est où un pétrolier avait eu un petit accident. J'ai vu de mes yeux, comme l'ont vu les députés de l'opposition, les conséquences d'un petit accident sur l'une des régions les plus enchanteresses du pays. Jusqu'ici c'est surtout le gouvernement canadien qui a fait les frais du nettoyage de la baie Chédabouctou. Autant que je sache, les propriétaires du navire n'ont pas encore versé le moindre centime.

Une voix: Un million de dollars!

M. Perrault: Je puis me tromper. Peut-être avons-nous reçu de l'argent. Il a toutefois été difficile d'obtenir le genre de compensation financière que nous aurions dû recevoir peu de temps après la catastrophe.