

Ajournement

ministériel n° 1214/71 qui révèle que, dès 1971, le gouvernement canadien avait décidé de ne rien faire. C'est très clair lorsque vous voyez les raisons données dans ce document. Tout d'abord, à la page 2 on expose le problème. Le premier alinéa se lit comme suit:

(i) parce que les intérêts américains profitent de la position neutre du Canada pour faire pression en faveur du pipe-line transalaskien,

(ii) parce qu'il y a au Canada un large éventail d'opinions à l'égard des avantages et des inconvénients d'une autre route à travers le pays, et

(iii) parce qu'il ne reste pas beaucoup de temps au Canada pour influencer sur le choix d'un itinéraire au lieu de répondre à une initiative des États-Unis.

Voici la question: le Canada a-t-il essayé d'influencer le choix de la route? La réponse est clairement négative. On trouve encore d'autres preuves dans le document que j'ai mentionné. Si on regarde au paragraphe 11 de la page 4 du document, on constate le fait que, le 24 mars 1971, les honorables J.J. Greene et Jean Chrétien ont rencontré les présidents des sociétés pétrolières intéressées au pipe-line transalaskien. Ces sociétés ont clairement indiqué qu'elles n'allaient pas demander au Canada la permission de construire un oléoduc qui traverserait le Canada. On l'a également répété clairement à la réunion d'information à l'intention des parlementaires qui sont allés à Washington en juillet tenter un effort de dernière minute sur la question.

● (2210)

De plus, à la page 6, on voit clairement pourquoi le gouvernement n'a pas décidé d'intervenir parce qu'au paragraphe 17 on peut lire:

Un tracé d'oléoduc traversera des terres visées par les traités indiens 8 et 11. Les dispositions précises relatives aux aspects des droits de propriété des terres visées par ces traités n'ont jamais été exécutées...

Le gouvernement canadien a clairement admis que les dispositions de ces traités n'ont jamais été exécutées. Regardons ensuite les autres possibilités. De nouveau, à la page 6 de ce document, on lit:

Ces autres solutions vont du rôle actuel essentiellement passif—attendre une demande possible et de ne rien faire de plus que de poursuivre les discussions d'ordre technique avec les représentants des compagnies pétrolières américaines sur la construction possible d'un pipe-line traversant le Canada—à un rôle très actif de chercher à se faire présenter une demande et d'offrir des stimulants spéciaux pour l'encourager.

Le gouvernement canadien connaissait notre difficulté parce qu'au paragraphe 25, à la page 8, on peut lire:

Des rapports récents publiés dans la presse américaine font état de déclarations par le gouvernement américain et les représentants de l'industrie du pétrole selon lesquelles ils auraient rejeté l'idée d'un tracé canadien comme solution au tracé trans-Alaska à cause du peu d'intérêt canadien pour un oléoduc transcanadien.

Nous avons ensuite pris connaissance des trois options. La première est:

Maintenir l'état actuel qui consiste à ne pas favoriser activement l'aménagement d'un pipe-line...

Et l'alinéa a) se termine comme suit:

Par contre, cette solution n'aggraverait pas la question des réclamations des indigènes.

Ensuite, au paragraphe b), on répète littéralement la même chose, mais c'est le paragraphe du «faire semblant» ou de la feinte. Il dit que nous devrions faire semblant d'être intéressés. Il dit aussi de faire semblant de garder nos options ouvertes en disant que nous examinerons toutes les options. Ensuite on lit ceci à l'alinéa c):

[M. Fraser.]

Prendre comme attitude de favoriser activement le choix d'une route canadienne... Cette option pourrait affaiblir la position du Canada dans les négociations relatives à un gazoduc en provenance de l'Alaska ainsi qu'à un oléoduc, et en général avoir l'inconvénient d'être trop agressive... Cette option pourrait également aggraver le problème des réclamations des indigènes.

On sait trop que dès 1971, le gouvernement n'avait pas l'intention d'essayer d'utiliser son influence pour empêcher les pétroliers de naviguer au large de la côte ouest. Il ne voulait pas s'occuper des réclamations des indigènes ni affaiblir sa position dans les négociations au sujet d'un gazoduc, chose qui l'intéressait avant tout.

Au mois de juin, les États-Unis nous ont donné une dernière chance. Nous leur avons fait connaître notre réponse la veille du scrutin au Sénat américain. Cette affaire détruit notre crédibilité auprès des États-Unis. La prétendue politique canadienne actuelle qui vise à acheminer le pétrole canadien à Cherry Point pour se débarrasser des pétroliers, comme l'a annoncé le premier ministre le 11 septembre, est une attitude grotesque s'il faut que le pipe-line atteigne Montréal, comme l'a annoncé le gouvernement, puisque nous n'aurons plus de pétrole à vendre aux États-Unis.

Voilà la politique que le secrétaire d'État aux Affaires extérieures (M. Sharp) va présenter à M. Kissinger mardi prochain. On va rire si fort à Washington que le secrétaire d'État aux Affaires extérieures ne pourra placer un mot et, malheureusement pour le Canada, cela lui servira de leçon, car il n'a vraiment rien à dire. Tout ceci ne constitue qu'une minable charade. C'est le résultat triste et inévitable de la duperie et de l'incompétence des trois dernières années.

M. Joseph-Philippe Guay (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): Monsieur l'Orateur, contrairement à ce qu'a dit le député de Vancouver-Sud (M. Fraser), car il est assez facile pour un député de l'opposition de faire toutes sortes de déclarations dans un cas comme celui-ci, le gouvernement canadien s'inquiète du risque pour l'environnement que représente le passage de superpétroliers dans le détroit de Juan de Fuca jusqu'à Puget Sound. On l'a fait nettement comprendre bien des fois depuis deux ans ou plus dans des communications écrites et orales adressées au gouvernement des États-Unis, y compris des communications échangées entre les ministres de nos deux pays et aussi dans un certain nombre de déclarations publiques.

Le Canada aurait préféré un pipe-line par voie de terre. Toutefois, en raison de la décision prise par le Congrès des États-Unis, il semble qu'on construira le pipe-line transalaskien qui reliera la voie de mer. Lorsque les derniers obstacles juridiques seront levés, probablement cette année, il se passera encore quelques années avant que le pétrole ne commence réellement à jaillir.

Le Canada ne peut pas empêcher la construction de l'oléoduc transalaskien car il se trouve entièrement en territoire américain. Nous savons aussi que la plupart du pétrole produit en Alaska sera expédié vers divers ports de la côte ouest des É.-U. à bord de très gros pétroliers naviguant en haute mer. À condition que ces navires soient construits et dirigés conformément aux normes de sécurité les plus strictes—et les États-Unis ont d'excellents précédents à cet égard—il n'y a pas de raison que le Canada se préoccupe indûment de ce trafic en haute mer.

Ce qui nous préoccupe au plus haut point, ce sont les pétroliers qui devront pénétrer dans le détroit Juan de Fuca pour alimenter les raffineries de Puget Sound. Le Canada ne saurait interdire unilatéralement cette circula-