

Il est évident à ce stade que nous abordons un domaine trop peu connu. Nous devons nous renseigner davantage avant d'agir. Nous ne pouvons prendre de décision maintenant. J'étais heureux d'entendre le ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien (M. Chrétien) s'engager à attendre.

• (3.50 p.m.)

Quand nous discutons du transport de pétrole depuis l'Alaska jusqu'aux 48 États au Sud, il est important de ne pas se laisser prendre, comme le NPD à l'habile diversion que constitue la question de la propriété du pipe-line. Le ministre en a parlé. Si un pipe-line entre l'Alaska et les 48 États doit transporter le pétrole américain—notre propre production n'est pas encore assez considérable—il n'y a pas de raison de priver d'autres secteurs d'investissements des dollars canadiens pour les placer dans l'oléoduc américain entre deux parties des États-Unis.

M. l'Orateur: A l'ordre. Je regrette d'interrompre un discours si intéressant. Nous avons voulu limiter le temps de parole à quinze minutes pour permettre au plus grand nombre de députés de prendre part au débat.

M. Barry Mather (Surrey-White Rock): Monsieur l'Orateur, je prends la parole pour appuyer l'amendement de mon collègue, le député de Comox-Alberni (M. Barnett), et pour féliciter l'opposition officielle d'avoir consacré sa journée à l'étude de ce problème très pressant. Certains députés ministériels ont fait des discours intéressants. D'autre part, je reste avec l'impression générale que ces députés, surtout le ministre, cherchaient vraiment à jeter de l'huile sur des eaux troubles, comme on dit, alors qu'au moins de ce côté-ci de la Chambre, notre parti pense tout à fait le contraire: Nous voulons jeter de l'eau froide sur des troubles pétroliers. Le danger auquel des milliers d'habitants de la Colombie-Britannique font face, c'est celui de la possibilité de marées noires qui pourraient entraîner la ruine de notre vie maritime, de nos plages et du bien-être de nos gens. Je demande aux députés de songer aux effets de cette menace.

Un secteur de l'industrie pétrolière des États-Unis projette de transporter le pétrole de l'Alaska au large du littoral de la Colombie-Britannique jusqu'à une raffinerie dont la construction se poursuit à peine une douzaine de milles au sud de la partie continentale inférieure de la Colombie-Britannique. La moitié de la population de la Colombie-Britannique vit dans cette région. Une flotte de pétroliers naviguera dans ces régions et ces détroits particulièrement dangereux pour ces grandes cuves flottantes. Ils sont si gros qu'il leur faut, dit-on, trois milles pour ralentir et changer le cap. Ces pétroliers auront quatre ou cinq fois les dimensions de l'*Arrow* dont le pétrole a endommagé le littoral des provinces Maritimes, ce qui a nécessité un nettoyage qui a coûté des millions de dollars.

Je m'intéresse particulièrement à cette question. Ma circonscription de Surrey-White Rock se trouve à la frontière internationale près de la région de Cherry Point dans l'État de Washington où on construit actuellement la raffinerie qui recevra le pétrole provenant de ces pétroliers. Je voudrais citer un passage du *Sun* de White Rock au sujet de la raffinerie, de la situation qui menace les

eaux de la Colombie-Britannique et de l'État de Washington. De nombreux Américains s'opposent autant que nous à ce projet. Je cite:

La raffinerie de pétrole de l'Atlantic Richfield, à Cherry Point, évaluée à 150 millions de dollars, est hérissée de spires industrielles. D'énormes camions franchissent sans cesse dans les deux sens la barrière toujours surveillée. A l'extérieur de l'enceinte, 300 voitures dans le parc de stationnement donnent une idée du nombre d'employés.

Il est plus tard que ne le croient certains députés, monsieur l'Orateur. Il ne faut pas négliger la menace possible qui planera sur les eaux du nord du Pacifique si le pétrole est transporté par pipe-line plutôt que par pétroliers le long de nos côtes, jusqu'à la région du détroit du Puget. Il se pourrait qu'une partie de ce pétrole brut soit réexpédié de là par navires vers le sud. Si cela se produit, nous ferons encore face à un danger de déversement d'hydrocarbures dans les eaux, bien que moindre, évidemment.

Si l'on songe aux eaux encaissées du détroit Juan de Fuca, aux couloirs qui sinuent à travers le golfe de Géorgie et les îles San Juan et au trafic intense qui emprunte déjà ces eaux, il n'est pas douteux que l'augmentation du nombre des pétroliers transportant les centaines de milliers de barils prévus chaque jour entraînera à un moment donné une collision et une fuite de pétrole. Si un pétrolier jaugeant 300,000 tonnes laissait échapper du pétrole, celui-ci serait rejeté sur le rivage où il s'éten-drait en une couche épaisse d'un pouce, large de 30 pieds sur 3,000 milles de long. Ceux qui sont au courant de ce problème, estiment que si un service de pétroliers géants est ainsi créé, nous pouvons nous attendre à ce qu'il se produise de deux à quatre marées noires tous les dix ans. En d'autres termes, nous pouvons prévoir que la faune sous-marine, les plages et le mode de vie le long de la côte de la Colombie-Britannique, de l'île de Vancouver et du golfe seront pratiquement dégradés.

Les députés sont bien au courant des conclusions de M. Patrick McTaggart-Cowan qui a dirigé l'opération de nettoyage au large de la côte de la Nouvelle-Écosse après le naufrage relativement mineur de l'*Arrow*, opération qui a coûté 3 millions de dollars. Je dis «relativement mineur» parce que les pétroliers géants qui emprunteront la route au large de la côte du Pacifique seront quatre ou cinq fois plus gros que l'*Arrow*. Voici ce qu'a dit M. McTaggart-Cowan:

De tous les navires du monde, 7 p. 100 sont impliqués tous les ans dans des collisions... Les incidents impliquant les pétroliers s'élèvent en moyenne à un par semaine. Environ 300 millions de gallons de pétrole brut coulent dans les mers tous les ans par suite d'incidents de ce genre.

Les habitants de la Colombie-Britannique ne s'unissent pas facilement; au contraire, ils se divisent facilement. Toutefois, la menace qu'implique le service de transport par pétroliers au large de nos côtes les a unis. Ils se sont ralliés contre cette menace. Les écologues, les citoyens ordinaires, les conseils municipaux, les membres de l'Assemblée législative de la Colombie-Britannique, les syndicats, les églises, jeunes et vieux, tous ont un intérêt commun, une même détermination. Ils feront tout en leur pouvoir pour s'assurer qu'aucun pétrole ne sera acheminé le long de notre littoral et pour nous éviter la dégradation et la destruction inévitables de nos côtes.