

## CHAMBRE DES COMMUNES

Le mardi 4 avril 1989

[Note de l'éditeur: Le compte rendu des délibérations reprend du volume A.]

### REPRISE DE LA SÉANCE

La séance reprend à 20 heures.

### MOTION D'AJOURNEMENT (ARTICLE 52)

[Traduction]

#### L'ENVIRONNEMENT

##### LE DÉVERSEMENT DE PÉTROLE DE VALDEZ

**M. le Président:** La présidence a autorisé le député de Skeena à proposer l'ajournement de la Chambre, conformément à l'article 52 du Règlement, en vue de la discussion d'une affaire déterminée et importante dont l'étude s'impose d'urgence, soit le déversement de pétrole à l'extérieur du port de Valdez. La motion est donc la suivante: M. Fulton, avec l'appui de M. Riis, propose: «Que la Chambre s'ajourne maintenant».

J'ajouterai à l'intention des députés et des Canadiens qu'il s'agit en effet d'un débat d'urgence concernant le déversement de pétrole en Alaska et ses conséquences, possibles ou présumées. Voilà pourquoi nous participons ce soir à un débat, alors que d'habitude nous ne siégeons pas dans la soirée. Je donne la parole au député de Skeena.

#### **M. Jim Fulton (Skeena) propose:**

Que la Chambre s'ajourne maintenant.

... Si j'estime que ce débat d'urgence est très important et très opportun, monsieur le Président, c'est non seulement en raison des difficultés qu'éprouvent la faune et la flore côtières par suite du déversement de pétrole survenu en Alaska, mais aussi par suite de nombreux autres déversements survenus récemment sur la côte ouest de l'Amérique du Nord aux abords de la Colombie-Britannique.

Il importe de rappeler les raisons qui ont présidé à la création du port vers le Sud de Valdez et à l'acheminement à partir de ce port vers le Sud du pétrole brut en provenance du versant septentrional le long de la côte ouest de l'Amérique du Nord. C'est surtout en 1972 que nos concitoyens de la Colombie-Britannique ont particulièrement discuté de cette question. A l'époque, évidem-

ment, la grande majorité d'entre eux, y compris l'actuel député d'Esquimalt—Juan de Fuca (M. Barrett) qui était à ce moment-là premier ministre de la Colombie-Britannique, se sont opposés à ce que des pétroliers acheminent ce pétrole brut le long de la côte ouest de l'Amérique du Nord. Ils estimaient qu'il existait d'autres moyens de l'acheminer, par chemin de fer notamment.

Presque partout au Canada, on a fait état des déclarations de la Garde côtière américaine qui avait prédit, à l'époque, que deux millions de litres seraient déversés chaque année sur la côte ouest de l'Amérique du Nord à cause de cette route de Valdez via la baie Prince William et le long du littoral de la Colombie-Britannique vers les ports du nord des États-Unis, de la Californie, parfois jusqu'au canal de Panama. Mais on a construit ce port en dépit de ces avertissements et on a acheminé le pétrole dans des pétroliers battant pavillon américain. Ces mouvements de navires ont été autorisés uniquement dans le cadre de la Loi Jones. Je parle des navires transportant du brut sous pavillon américain.

Nous avons été témoins d'une série de catastrophes au cours des dix-huit derniers mois. Il faut donc établir la chronologie de ces événements pour mieux situer le déversement de Valdez.

La plus récente et la pire catastrophe est l'accident de l'Exxon Valdez. Auparavant, 186 tonnes de pétrole transportées par une barge faisant cap sur Grays Harbour avaient été déversées le 22 décembre 1988 dans la mer et la nappe a touché la côte ouest de l'île de Vancouver.

Avant cet incident, le 4 octobre 1987, le Stuyvesant a déversé 600 000 gallons de pétrole au large des Îles de la Reine Charlotte, mais comme le courant entraînait cette nappe vers le large, les côtes de cette île ont été épargnées. Le plus étrange, c'est que ce même navire le Stuyvesant, continue de naviguer dans ces mêmes eaux, à preuve cet extrait que j'ai obtenu de la Bibliothèque du Parlement:

A deux reprises en 1987, le pétrolier américain Stuyvesant a vu sa coque endommagée par un grain alors qu'il quittait Valdez, en Alaska, en direction de Puerto Muerelles, au Panama, laissant couler plus de 600 000 gallons de brut dans le golfe de l'Alaska. C'est la première fois qu'un navire est à l'origine des deux pires déversements survenus sur la côte américaine en une seule et même année. C'est aussi la première fois qu'un seul navire a déversé deux fois accidentellement une grande quantité de pétrole dans la même région géographique pour la même raison et dans une période relativement courte de moins de dix mois.