

demandé au secrétaire d'État aux Affaires extérieures (M. Sharp) ce qu'il comptait faire au sujet d'Amchitka, il nous a demandé de prier. Est-ce là tout ce qu'il a à proposer? L'ingénieur McTaggart-Cowan, que le gouvernement lui-même avait engagé lors de la tragédie de l'*Arrow* dans la baie de Chédabouctou, a déclaré qu'il ne s'agissait pas de savoir si des déversements de pétrole auront lieu ou non à cause de la raffinerie de Cherry Point, mais «quand» ils auront lieu.

Les accidents de parcours qui surviennent chaque année dans cette région de la Colombie-Britannique sont de l'ordre de 7 p. 100. Mardi dernier, ou bien était-ce jeudi, nous avons eu le plaisir d'entendre le suave ministre des Transports (M. Jamieson) nous dire au cours de l'audience du comité qui examinait le budget de son ministère, qu'il reconnaissait que le Canada n'avait aucun moyen légal de se protéger contre les violations résultant de l'installation de cette raffinerie. Il a admis cela.

Après le désastre de la baie de Chédabouctou, on aurait pu certainement déployer un peu plus d'efforts pour élaborer des plans de nettoyage d'urgence, à part la simple fourniture de trois chargements de balles de foin. Le député de Surrey-White Rock (M. Mather) devra solliciter encore une fois du gouvernement que le nom de sa circonscription soit changé en Black Rock.

Il y a autre chose dont les Canadiens ne sont peut-être pas avertis—et je crains qu'ils ne le soient pas, puisque le ministre de l'Environnement (M. Davis) lui-même ne l'était pas lorsque je lui ai posé cette question au début de l'été—c'est de savoir si le pétrole provenant de l'Alaska est acheminé vers Seattle à travers les eaux canadiennes du détroit. Lorsque je lui avais posé la question, le ministre de l'Environnement avait répondu qu'il n'en était rien. Quand j'ai posé la même question au ministre des Transports, j'ai reçu une longue lettre détaillée dans laquelle on explique comment le pétrole est transporté en péniche par le passage intérieur entre l'île Vancouver et le sud de la Colombie-Britannique en direction de Seattle. Ce genre de transport et de situation inquiétante du point de vue écologique existent depuis des années. Cela montre à quel point une main du gouvernement sait ce que fait l'autre.

Ce déversement de pétrole est un avertissement important pour nous tous. Il est relativement modeste, quoique assez tragique de par son intensité. La marée noire flotte dans les seules eaux vraiment chaudes où puissent se baigner les milliers de gens qui vivent dans les terres basses de la région de Vancouver. La violation commise à l'égard de Robert's Bank était déjà difficile à supporter, mais maintenant, la destruction de la zone récréative et de l'industrie de la pêche de la vallée du Fraser est vraiment trop. Il faut que le gouvernement adopte une attitude beaucoup plus ferme et beaucoup plus énergique qu'il ne l'a fait jusqu'à présent. Il s'agit d'une véritable marée noire. La quantité de pétrole déversée par l'*Arrow* dans la baie Chédabouctou était, je crois, de près de 10,000 tonnes. Toutefois, il y a aujourd'hui des pétroliers qui transpor-

tent 250,000 tonnes de pétrole, et il faut s'attendre à ce que ceux qui sont prévus aient une capacité de 500,000 tonnes.

Que compte faire le gouvernement à cet égard? Il y a deux ans, lorsque le ministre des Transports avait présenté des modifications à la loi sur la marine marchande du Canada après avoir été répudié par les sociétés pétrolières à la Conférence du droit de la mer à Genève, il avait dit que le Canada agirait seul et que nous aurions des lois plus dures et plus strictes que tout autre pays. Qu'a-t-on fait? Avons-nous exigé des modifications de structure à l'égard des navires qui font escale dans nos ports? Avons-nous refusé de laisser entrer ces navires—ces vieux rafiots qui appartiennent pour la plupart à des compagnies maritimes grecques—qui n'arborent des drapeaux que pour la forme, et qui viennent surtout du Libéria et d'autres États. Dans le cas de l'*Arrow*, on a reconnu à la Chambre qu'il était absolument impossible de découvrir le propriétaire du navire, et, donc, d'attribuer la responsabilité à quelqu'un. J'espère qu'au cours du présent débat, puisque c'est le gouvernement qui l'a lancé, nous en apprendrons davantage sur ce que compte faire le gouvernement, car j'espère assurément qu'il a l'intention d'agir étant donné qu'il est clair qu'il n'a rien fait jusqu'à présent.

Je pense m'être fait comprendre, monsieur l'Orateur. En conclusion, j'aimerais déclarer que nous sommes prêts à appuyer cette motion. Nous aurions aimé le faire il y a trois jours, mais on ne nous en a pas donné l'occasion. Il est regrettable que le gouvernement ait dû sentir la menace si proche pour juger nécessaire d'employer ce moyen pour soumettre ce grave problème aux Canadiens.

• (1520)

[Français]

M. André Fortin (Lotbinière): Monsieur le président, la motion que nous étudions actuellement est évidemment importante. Elle concerne la pollution le long de la côte du Pacifique et fait état de l'absence d'action concrète du gouvernement en ce domaine, si ce n'est de grandes déclarations pompeuses.

Monsieur le président, cette motion est d'une importance telle que nous avons consenti, dans l'intérêt des Canadiens, à ce que nous tenions un débat spécial immédiat d'environ une heure. Nous avons mis notre intérêt de côté pour penser à celui des Canadiens. Il n'en reste pas moins que notre motion était importante et, aujourd'hui, on a infligé un accroc sérieux à la collaboration et au respect entre les partis.

Monsieur le président, il va de soi que notre parti est profondément intéressé à la protection de notre environnement et au respect des conditions de vie des Canadiens. Nous déplorons, comme je l'ai dit lors de la déclaration de l'honorable secrétaire d'État aux Affaires extérieures (M. Sharp), que le gouvernement ne se contente que de paroles et de supposées négociations, et que jamais il ne prenne de mesures susceptibles de protéger réellement l'environnement.