

LA QUESTION DE PRIVILÈGE

M. LA SALLE—DÉCISION DE SIÉGER À TITRE D'INDÉPENDANT

[Français]

M. Roch La Salle (Joliette): Monsieur l'Orateur, je pose la question de privilège.

Durant trois ans, j'ai cru qu'il m'était possible de servir à la fois un parti politique et les intérêts du Québec. Je dois aujourd'hui me rendre à l'évidence qu'il est impossible de réaliser simultanément ces deux objectifs.

Étant toujours intéressé à trouver une formule viable pour le Québec au sein de la Confédération canadienne, j'ai pris la décision de continuer à travailler de concert avec les autres députés et je réitère mon intention de siéger, à compter de l'instant où la présidence m'en aura reconnu le droit, sous l'étiquette d'«indépendant».

Enfin, je tiens à remercier la présidence de tous ses égards à mon endroit et je termine en espérant qu'elle trouvera toujours raisonnable de me fournir l'occasion de prendre la parole tout aussi souvent qu'elle l'a fait antérieurement.

M. Gérard Laprise (Abitibi): Monsieur l'Orateur, je désire apporter une rectification au hansard d'hier...

M. l'Orateur: A l'ordre. Cette rectification devrait être faite à l'appel des motions.

AFFAIRES COURANTES

LA LOI SUR LES LANGUES OFFICIELLES

DÉPÔT DU RAPPORT DU CONSEIL CONSULTATIF DES DISTRICTS BILINGUES

[Traduction]

L'hon. Mitchell Sharp (premier ministre suppléant): Monsieur l'Orateur, en conformité de la loi sur les langues officielles et de l'article 41(2) du Règlement, je voudrais déposer le rapport du Conseil consultatif des districts bilingues, dont les recommandations seront prises en sérieuse considération par le gouvernement.

QUESTIONS ORALES

LE PÉTROLE

LE PROJET DE PIPE-LINE TRANSALASKIEN—L'ÉVALUATION DES RISQUES POUR LA CÔTE OUEST

L'hon. Robert L. Stanfield (chef de l'opposition): Monsieur l'Orateur, je voudrais poser une question au premier ministre suppléant. Étant donné que, d'après les journaux, le chef de la délégation des fonctionnaires canadiens à Washington aurait déclaré que lui et ses collègues n'avaient pu apprendre quelle quantité de pétrole serait transportée de l'Alaska et vers quelle destination, le premier ministre suppléant nous dirait-il ce

[L'hon. M. Stanfield.]

que le gouvernement du Canada entend faire maintenant à ce sujet, et s'il envisage de faire évaluer le risque que cette initiative entraînera pour la côte ouest, et en particulier pour la région entourant le détroit Juan de Fuca?

L'hon. Mitchell Sharp (premier ministre suppléant): Monsieur l'Orateur, je serais disposé à faire le point à la Chambre sur les entretiens qui ont eu lieu hier, ce qui me permettrait de mieux répondre à la question du chef de l'opposition. Je reviendrais donc à l'appel des motions si la Chambre le veut bien.

M. l'Orateur: Plaît-il à la Chambre de revenir à l'appel des motions afin de permettre au ministre de faire une déclaration?

Des voix: D'accord.

AFFAIRES COURANTES

LE PÉTROLE

LE PROJET DE PIPE-LINE TRANSALASKIEN—RAPPORT SUR LA CONFÉRENCE CANADO-AMÉRICAINNE DE WASHINGTON

L'hon. Mitchell Sharp (premier ministre suppléant): Monsieur l'Orateur, les consultations d'hier à Washington ont permis aux fonctionnaires des deux pays d'étudier les risques de pollution qu'entraînerait le transport de fortes quantités de pétrole de Valdez, en Alaska jusqu'au Nord-Ouest du Pacifique. La délégation canadienne a bien fait ressortir la très vive inquiétude du gouvernement canadien au sujet des dégâts considérables que pourrait causer une grosse fuite de pétrole. Elle a soulevé aussi des questions de compensation et de dommages-intérêts à l'occasion d'une telle fuite, en s'appuyant sur la décision rendue dans le cas de la Trail Smelter, qui constitue un solide précédent juridique en matière de compensation pour dommages qui résulteraient au Canada d'une fuite de pétrole dans les eaux américaines ou internationales. La grande préoccupation du Canada, néanmoins, n'est pas la compensation après l'événement, mais bien les mesures à prendre pour empêcher les fuites. La délégation canadienne a insisté sur le fait que, quelles que soient les précautions, des accidents sont probables, comme l'a montré récemment la fuite de carburant diesel dans le détroit de Puget et la collision de deux pétroliers dans la baie de San Francisco.

La délégation canadienne a bien souligné le coût élevé des opérations de nettoyage des plages, du matériel de pêche, des embarcations de plaisance ainsi que les pertes qu'entraîne la pollution par le pétrole du bois de flottage. Elle a aussi mis en lumière les effets à long terme que pourrait avoir sur l'industrie du tourisme une modification de l'écologie marine des côtes du Pacifique.

Les délégués des États-Unis ont reconnu la nécessité de disposer d'informations supplémentaires dans plusieurs domaines afin de bien évaluer les risques éventuels. Il est essentiel, par exemple, de mieux étudier les conséquences de la marée noire sur la fraie des harengs et les migrations des saumons.