

qui, selon mes renseignements, ont une capacité de quelque 100,000 tonneaux, et ces pétroliers seraient destinés à sillonner notre côte ouest pour des périodes allant jusqu'à 20 ans. Ces monstres de 100,000 tonneaux sont des géants comparés à l'Arrow de 18,000 tonneaux qui s'est échoué dans la baie de Chédabouctou l'an dernier. A ce moment-là, le ministre des Transports (M. Jamieson) a enduré au moins une semaine d'insomnie à cause de cette menace, et à quoi peut-il s'attendre si l'un de ces monstres de 100,000 tonneaux échoue? Je ne crois pas que le ministre des Transports puisse durer plus d'un mois sans sommeil.

Ces pétroliers de 100,000 tonnes peuvent provoquer des dégâts presque six fois plus importants que le pétrolier Arrow lorsqu'il s'est échoué. En outre, c'est là une région du Canada particulièrement délicate. Nous sommes très proches de la baie Boundary et de Puget Sound qui est la seule région de production marine au Canada. Quiconque est familier avec la productivité marine des zones sans marées ne pourrait manquer de s'inquiéter des dommages que pourrait causer le naufrage d'un pétrolier à l'écologie du Sud-Ouest. On peut déjà prévoir que toute pêche dans nos zones de frai serait impossible pendant plusieurs années, que le gibier d'eau disparaîtrait et que nos plages seraient souillées pour longtemps.

Au mois d'octobre dernier, au cours du débat sur le bill du ministre des Transports visant à modifier la loi sur la marine marchande du Canada—bill destiné précisément à protéger nos rivages des marées noires—mon parti a exhorté le ministre à étendre la souveraineté du Canada en matière de pollution jusqu'à 100 milles des côtes au lieu de la ridicule limite de 12 milles proposée par le bill. D'autres pays l'ont fait avant nous. Les États-Unis ont étendu leur souveraineté au plateau continental pour plusieurs raisons que je n'ai pas le temps d'examiner pour le moment. Le Pérou a fait de même et nous avons même jugé bon d'étendre notre souveraineté jusqu'à 100 milles dans l'océan Arctique. Si nous avions pris cette mesure au mois d'octobre dernier, si le ministre avait bien accueilli cette proposition, je crois que cela aurait bien fait comprendre aux Américains que nous ne tolérerons d'aucune manière la destruction de l'écologie du détroit de Juan de Fuca.

• (10.10 p.m.)

En ce cas, les compagnies pétrolières en cause, qui se sont évidemment engagées à l'égard de ce projet si les pétroliers sont en construction, auraient pu juger nécessaire d'installer leurs raffineries plus au sud, plutôt qu'à nos frontières vraisemblablement au sud des États de Washington, de l'Oregon ou de la Californie. Cependant, la chose ne s'est pas produite et nous sommes restés sans alternative. Ou bien le Canada accepte que les pétroliers passent le long de son littoral ouest, ou bien nous devons accepter que le pétrole de l'Alaska soit acheminé par le corridor qu'on propose actuellement pour le transport du gaz naturel. Les deux options sont atroces. Il s'agit simplement de savoir si le Canada risquera sa marine ou l'écologie de l'Arctique. Nous sommes dans une situation horrible.

Il est juste de dire que les exigences des États-Unis en matière d'énergie commencent seulement à se faire sentir [M. Rose.]

et il convient que le Canada s'écarte de sa timidité et peut-être même de sa déférence traditionnelle devant les initiatives des États-Unis et commence plutôt à faire montre lui-même d'initiative dans cette guerre de l'énergie. Les États-Unis manquent affreusement d'énergie, par suite de l'accroissement de leur population et parce qu'ils ont dilapidé leurs propres ressources depuis deux siècles. Nous sommes donc en bonne posture pour négocier, et nous serons plus respectés si nous commençons par nous affirmer. Une entente pourrait se faire à propos d'un corridor arctique.

J'en suis sûr, le ministre a hâte de répondre, monsieur l'Orateur, car je sais que la question le préoccupe. Peut-être croit-il qu'elle dépasse sa compétence, mais j'aimerais l'entendre dire qu'il partage notre inquiétude et qu'il se prépare à discuter sérieusement avec Washington et à offrir des solutions de rechange.

**L'hon. Mitchell Sharp (secrétaire d'État aux Affaires extérieures):** Monsieur l'Orateur, le gouvernement partage le souci du député quant à l'endommagement des côtes du Canada et des États-Unis qui pourrait résulter du transport massif de pétrole au moyen de navires-citernes, de Valdez au nord-ouest des États-Unis, sur la côte du Pacifique. Nous nous proposons de discuter de ces risques avec les autorités américaines, au moment opportun.

Les fuites de pétrole endommageraient la côte des États-Unis aussi bien que celle du Canada. L'inquiétude qu'elles inspirent est commune aux deux pays. Peu importe où le pétrole s'écoule sur la côte du Pacifique, les effets s'en feront sentir dans les deux pays. Comme les États-Unis, aussi bien que le Canada, veulent protéger leur environnement, j'espère que les deux pays prendront les mesures qui relèvent de leur compétence respective afin que le transport du pétrole ne vienne pas souiller la côte de nos deux pays, sur l'océan Pacifique.

Tant que les pétroliers se limiteront à circuler du côté américain de la frontière, ils seront totalement dans les eaux territoriales américaines. Il est évident que le Canada ne peut envisager aucune mesure législative s'appliquant au trafic de ce côté-là de la frontière. Je dirai au député que même si nos limites territoriales s'étendaient à 100 ou 200 milles, cela ne changerait pas la position du détroit de Juan de Fuca. C'est un problème qui concerne nos deux pays et qui ne peut être résolu par une intervention unilatérale de notre part.

**M. Rose:** Et plus loin au nord?

**L'hon. M. Sharp:** Ce n'est pas là que le problème se présentera. Ils emprunteront le détroit de Juan de Fuca.

Le gouvernement canadien estime cependant qu'il incombe à un pays d'interdire des activités relevant de sa juridiction et susceptibles d'endommager la propriété ou de mettre en danger les habitants de tout autre pays par la pollution de l'environnement. Peut-être vaudrait-il la peine de demander à la Commission mixte internationale d'étudier les risques de pollution que pourrait entraîner une forte circulation de pétroliers dans le détroit de Juan de Fuca. Le député le sait, le gouvernement des États-Unis étudie toujours les problèmes d'environnement soulevés par la construction d'un pipe-line traversant l'A-