

M. Pringle: Je m'adresse encore une fois aux députés qui m'apostrophent pour leur dire que la situation est bien en main en Colombie-Britannique en ce qui concerne les inondations.

Une voix: On ne peut en dire autant de la situation politique.

M. Pringle: Le principal problème, à mon avis, c'est qu'il est très peu probable qu'on cesse jamais de transporter du pétrole en haute mer. Jusqu'à ce qu'on puisse recommencer à faire marcher nos navires au bois ou au charbon, ou jusqu'à ce que nous puissions construire des navires propulsés par l'énergie nucléaire, nous devons utiliser le pétrole. Cela ne veut pas dire qu'il faille approuver qu'on transporte le pétrole de l'Alaska à Cherry Point, mais qu'il faut essayer de rationaliser le problème et de le regarder en face. En d'autres termes, je prétends qu'il faut tenter d'enrayer la pollution et non de tuer l'industrie en comptant que la pollution disparaîtra.

Nous savons que des fuites de pétrole se sont produites et qu'elles continueront de se produire. Je voudrais que ce soit simple comme bonjour de dire qu'il n'y aura plus de transport de pétrole en pleine mer dans le monde. Si c'était possible, nous ne déverserions jamais de pétrole dans nos océans. Cependant la solution n'est pas aussi simple, et pour la raison suivante. Monsieur l'Orateur, si vous examinez la situation de la fuite à Cherry Point, comme je l'ai fait moi-même, vous découvrirez qu'il ne s'agit pas d'une collision survenue dans le détroit Juan de Fuca, ou d'un navire qui a heurté un récif ou un obstacle pour se briser et répandre du pétrole. Il s'agit de pure négligence dans l'inspection de l'outillage utilisé pour le déchargement et le chargement à Cherry Point. Tant qu'il y aura des humains, il nous faudra rendre plus rigides nos méthodes d'inspection.

C'est pourquoi il est essentiel de saisir la Commission mixte internationale. Cet organisme peut étudier le problème et mettre au point des méthodes appropriées, et on peut l'espérer, les solutions, sur lesquelles il fera alors rapport à notre gouvernement. Si un débat au sujet de cette question a lieu ultérieurement, je voudrais alors m'étendre abondamment sur bien d'autres aspects, mais ce que je veux faire ressortir aujourd'hui, c'est qu'il n'y a aucun rapport entre les transports de pétrole de l'Alaska en haute mer et cette fuite de pétrole en particulier, provenant d'un navire à Cherry Point.

Envisageons le cas d'un navire qui chargerait deux ou trois mille gallons de mazout pour alimenter ses chaudières pour un trajet qui le mènerait à travers le détroit Juan de Fuca vers San Francisco. Si le préposé à ce chargement plaçait le bec par erreur à côté de la trémie, au lieu de l'introduire correctement, et que les 3,000 gallons de pétrole étaient versés dans la mer, chercherions-nous de ce fait à empêcher le transport du pétrole en haute mer? Le problème a de nombreux aspects et j'espère que la Chambre des communes saura faire le point. Au lieu d'aborder la question de façon émotive et irréfléchie le lendemain d'une fuite, menons une enquête en bonne règle afin de pouvoir rationaliser le problème.

Les députés de l'opposition ont beau jeu de dire que le gouvernement a trop tergiversé; il leur est facile, témoignant de leur peu de sérieux, de se lever et de crier, eux qui n'ont pas de comptes à rendre à la population ni à veiller au maintien de nos bonnes relations—d'une importance capitale—avec les États-Unis. Nous devons tout d'abord nous assurer que nos plaintes sont fondées. Les députés de l'opposition ont-ils dit quoi que ce soit, si ce

n'est de se lamenter parce qu'il y a du mazout sur nos plages. Même s'il s'agit là d'une bien triste affaire dont on ne saurait atténuer la gravité, nous devons procéder à une enquête. En conséquence, je propose cette motion avec l'espoir que tous les députés de la Chambre des communes l'appuieront.

L'hon. Robert L. Stanfield (chef de l'opposition): Monsieur l'Orateur, je comprends maintenant pourquoi le secrétaire d'État aux Affaires extérieures (M. Sharp) a fait sa déclaration à la Chambre aujourd'hui. On ne peut certes pas mettre en doute la gravité de la question soulevée par le député de Fraser Valley-Est (M. Pringle).

L'hon. M. Pepin: Le résultat de vos recherches vient d'arriver?

L'hon. M. Stanfield: Non, j'ai enfin pu obtenir copie de la motion. C'est sans doute que le parrain de la motion, ne s'attendant pas qu'on la prenne au sérieux, n'en avait pas fait faire de copies. Je disais donc qu'à n'en pas douter la motion soulève une question très grave. Je suis heureux que les ministériels aient au moins permis à l'un des leurs de présenter la motion à la Chambre même s'ils en ont bloqué une semblable deux ou trois fois plus tôt dans la semaine.

Comme le député l'a signalé, sa motion ne porte pas strictement sur le transport du pétrole de l'Alaska, bien que je présume que le pétrole destiné à la raffinerie de Cherry Point sera en définitive acheminé par le parcours qu'empruntent les pétroliers de l'Alaska. Si le député de Fraser Valley-Est veut laisser entendre que les fuites posent un problème dans le détroit Juan de Fuca et la baie Puget, la chose est incontestable. Un volume considérable de pétrole est évidemment acheminé dans ces eaux et une certaine proportion de ce pétrole est destinée à cette raffinerie.

Il importe sans doute que les gouvernements américain et canadien imposent conjointement une régie sur le transport du pétrole et d'autres marchandises dans cette région. Je ne crois pas qu'il faut être Salomon pour s'exprimer ainsi. Je ne crois pas non plus qu'aucun député de la Colombie-Britannique ne conteste l'importance d'une régie conjointe de ce genre. Car, comme on me l'a fait remarquer, bien que nous ayons adopté la technologie du XX^e siècle en vue de réglementer la circulation aérienne, nous utilisons encore tout au plus des techniques du XV^e, XVI^e ou XVII^e siècles pour réglementer l'arrivée et le départ de navires dans nos ports. Il est indéniablement urgent de mettre au point une méthode rationnelle ou conjointe permettant de contrôler le mouvement des bateaux dans ces eaux.

• (1500)

Le premier ministre (M. Trudeau) et le secrétaire d'État aux Affaires extérieures (M. Sharp) ont également fait état d'une suggestion faite au cours de la visite du président Nixon selon laquelle les deux gouvernements devraient saisir de cette question la Commission mixte internationale. Cela me semble rationnel. Cette Commission pourrait trouver un début de solution en créant un organisme mixte de contrôle des mouvements de bateaux dans le détroit Juan de Fuca, le détroit de Georgie et la baie Puget. En ce qui concerne le Canada, il s'agit de savoir si notre gouvernement va se montrer énergique. Le premier ministre nous a informés de sa recommandation au président Nixon, mais rien à ce sujet n'avait transpiré avant aujourd'hui, alors que le secrétaire d'État aux