

L'ajournement

Colombie-Britannique, vu la hausse prévue du volume de pétrole brut qui serait transporté à partir de l'Alaska.

Cela fait longtemps que nous savons que le pipe-line Alesky ne suffira plus un jour à transporter tout le pétrole de l'Alaska; cela fait longtemps que nous savons que les États-Unis vont devoir trouver un autre moyen pour transporter le surplus de pétrole vers leur marché; cela fait longtemps, en fait depuis l'époque de David Anderson, député libéral de Victoria, c'est-à-dire depuis 1968, que nous savons que ce projet allait faire peser de gros risques sur les eaux de Colombie-Britannique. Nous n'avons jamais minimisé ces risques, pas plus que leur importance. Et pourtant, aujourd'hui, environ huit ans plus tard, nous sommes en train de débattre exactement la même question que celle dont le député libéral, David Anderson, parlait ici même il y a des années. Nous blâmons le gouvernement de n'avoir pas adopté de position ferme quant à l'utilisation des eaux de la Colombie-Britannique et, deuxièmement, d'avoir fait le chien du jardinier en ne proposant aucune solution de rechange pratique aux Américains pour éviter le risque certain de pollution. Lorsque je parle de risque certain de pollution, je veux dire que la pollution sera inévitable.

Malgré tous les nouveaux systèmes de radars en service, malgré le nouveau système Loran, malgré les seize millions de dollars que le gouvernement a consacrés à la réglementation de transport dans les eaux du sud, lorsque des vents de 50 milles à l'heure souffleront dans le détroit de Géorgie et qu'un pétrolier géant sera en difficulté, il y aura un énorme déversement de pétrole, malgré tous les règlements en place. Je veux bien admettre que les États-Unis ont établi un règlement très strict concernant l'emploi de leurs pétroliers. Il y aura à coup sûr un déversement de pétrole dans ce détroit et lorsque cela se produira, le gouvernement en sera le seul responsable car il aura eu assez de temps pendant toutes ces années pour formuler une proposition concrète pour transporter ce pétrole vers les marchés.

J'insiste sur le fait que le ministre a eu amplement le temps d'examiner toute cette question et j'espère qu'il nous donnera une réponse précise sur l'indemnisation à laquelle pourront prétendre les résidents de la Colombie-Britannique. Ce n'est pas comme s'il n'y avait pas d'autre moyen de transporter le pétrole américain vers les marchés que d'utiliser les eaux qui baignent la Colombie-Britannique. Le député de Victoria (M. McKinnon) a fait une proposition à la Chambre, selon laquelle on devrait aménager le port de Gray sur le Pacifique pour que les pétroliers n'aient pas besoin d'emprunter les eaux intérieures. Cette proposition aurait mérité que le gouvernement l'approfondisse, mais il n'a pas jugé bon de le faire.

Il y a également le port de Los Angeles qui pourrait recevoir l'excédent du pétrole en provenance du pipe-line Alesky, mais si les États-Unis ne l'utilisent pas, c'est parce que les écologistes de Los Angeles ont plus de poids que les Canadiens et ont réussi à sensibiliser le gouvernement américain à la qualité de l'environnement de leurs eaux. C'est l'une des raisons pour lesquelles ils refusent de transporter le pétrole vers les ports américains.

Le pipeline devant transporter le pétrole de l'Alaska aurait dû être un projet réalisable, mais la réponse que le ministre m'a donnée, c'est qu'aucune demande a été présentée à l'Office national de l'énergie. Le moins que le gouvernement puisse faire, c'est bien de veiller à protéger la Colombie-Britannique

des dangers d'une marée noire. Le gouvernement aurait manifestement dû faire preuve d'initiative dans ce domaine.

● (1810)

Enfin, le gouvernement de la Colombie-Britannique a proposé de transporter par fer le pétrole de l'Alaska, ce qui est encore faisable. L'idée initiale était de prendre le pétrole à Prudhoe Bay mais dans l'état actuel de la question il est encore possible de le prendre à Fairbanks. Comme on le sait, le pipe-line qui tire l'énergie de quelque part ne rapporte rien aux habitants du coin. Si nous avons construit un pipe-line dans les Prairies pour transporter le blé, à l'époque de John A. Macdonald, on y trouverait aujourd'hui bien peu de monde. Donc la question du pipe-line doit être étudiée sérieusement.

La solution ferroviaire a été proposée en 1973 et mérite d'être sérieusement étudiée. Nous aurions dû tenir compte des autres tracés possibles suggérés par David Anderson et d'autres députés. Nous aurions dû encourager les Américains à les prendre en considération. En deux mots, nous aurions dû faire preuve d'initiative pour la réalisation avec les États-Unis d'un port pétrolier binational. Il se peut que nous en ayons besoin, s'il nous faut éventuellement traverser le Pacifique pour nous approvisionner en pétrole, car il se peut qu'un jour nos puits soient à sec. Le gouvernement aurait dû réunir ses homologues et leur dire: «Ce tracé intérieur est inadmissible pour la Colombie-Britannique. Comment résoudre ensemble le problème des îles du détroit Juan de Fuca, les îles américaines et les nôtres? Mais nous n'avons rien fait. Nous avons attendu, et maintenant il y a un fait accompli en Colombie-Britannique. Le gouvernement fédéral s'est discrédité en ne faisant rien pour les citoyens de la Colombie-Britannique, et en n'assurant pas le transport du pétrole de l'Alaska à bonne distance de nos eaux.

M. Fernand E. Leblanc (secrétaire parlementaire du secrétaire d'État aux Affaires extérieures): Monsieur l'Orateur, les premières questions posées par le député concernent la possibilité pour les ressortissants canadiens de se faire indemniser par les États-Unis en cas de marée noire.

La loi américaine appelée Trans-Alaska Pipeline Authorization Act a créé un fonds de 100 millions de dollars pour le règlement des sinistres résultant des déversements d'hydrocarbures par les pétroliers en question, d'après le principe de la responsabilité quasi-délictuelle stricte, sans égard à la faute. Cette voie d'indemnisation est ouverte expressément aux ressortissants canadiens.

Un nouveau bill présenté récemment au Congrès américain annulerait les dispositions prévoyant la responsabilité et l'indemnisation inscrites dans le TAPA Act. Ce bill, intitulé «Comprehensive Oil Pollution Liability and Compensation Act» porte à 200 millions le montant du fonds et tient compte de certaines préoccupations antérieurement exprimées par le Canada. D'autres sujets de préoccupation sont à l'étude entre le Canada et les États-Unis, pendant l'étude même du projet de loi au Congrès.

La deuxième question concernait les négociations qui se déroulent avec les États-Unis sur les possibilités autres que l'emploi des pétroliers se rendant à Cherry Point. On a étudié un certain nombre d'autres emplacements portuaires ainsi que les conclusions provisoires des autorités canadiennes. Ces études révèlent qu'il n'existe aucun port ou mouillage abrité entre la Californie et le détroit Juan de Fuca qu'on pourrait