

Monsieur l'Orateur, plusieurs comités de la Chambre ont dernièrement délibéré longuement sur les conditions requises pour assurer la sécurité de la navigation le long de nos côtes, dans les eaux aboutissant à nos ports, sur la voie maritime et dans les eaux intérieures du Canada. Quand le comité a enquêté sur le malheureux accident survenu à l'Arrow dans la baie de Chédabouctou, on s'est demandé—et cette question a primé sur toutes les autres—si certains principes et mesures législatives de base régissant la navigation moderne répondent vraiment aux exigences de l'heure. Comme la plupart des députés le savent sans doute pour avoir lu les journaux et le compte rendu des délibérations du comité, M. Patrick McTaggart-Cowan, qui dirigeait le groupe d'étude, a préconisé pour les navires au long cours qui approchent de nos côtes, la mise en place d'un contrôle comme celui auquel sont assujettis les avions dans nos aéroports et nos corridors aériens. Il a proposé des méthodes de contrôle parallèles. Certains ont mis en doute ce principe, se demandant si de telles méthodes seraient nécessairement parallèles. Puis-je signaler que, sans être au courant des vues de M. McTaggart-Cowan, d'autres témoins ont indépendamment exprimé l'avis que ce type de contrôle découle nécessairement des développements actuels.

Cette opinion a été exprimée au comité l'autre jour, étant donné les dangers que présenterait un itinéraire de pétroliers allant de l'Alaska aux détroits de Puget et de Géorgie et poussant une pointe vers le Sud. On a suggéré que la circulation de ces bateaux soit directement contrôlée par radar et autres moyens électroniques tout le long de leur voyage, ou du moins en partie. Il est sûr qu'ils seront étroitement surveillés dans le détroit Juan de Fuca, dans celui d'Hécate ou dans le canal de Rosario, et dans la partie inférieure du détroit de Géorgie. Quant à moi, cette suggestion est sensée.

D'autre part, on a signalé au cours des discussions que ce concept entre en conflit avec l'ancienne tradition selon laquelle le capitaine d'un navire est maître après Dieu. On comprend qu'autrefois, lorsque les navires perdaient tout contact avec leurs ports d'attache pour de longues périodes, le capitaine devait avoir cette autorité. Sauf erreur, d'après ce concept, le pilote d'un navire sert, fondamentalement, de conseiller auprès du capitaine à qui il revient de faire prendre les décisions. Toutefois, si l'on doit exercer un contrôle de la navigation semblable à celui du contrôleur de la circulation aérienne du haut de sa tour à l'aéroport, il faudra préciser non seulement le rôle du capitaine de navire et la question de savoir qui a le pouvoir et l'autorité ultimes, mais aussi, dans ce contexte, le rôle et l'autorité du pilote.

● (3.40 p.m.)

Le bill prévoit des zones de pilotage obligatoire fixées par diverses administrations en matière de pilotage. En effet, autoriser les patrons de navires et ceux qui les dirigent à payer des droits de pilotage au lieu de prendre un pilote à bord, et à laisser des navires sous l'entière direction de capitaines inexpérimentés, du moins dans certaines eaux, et sans le secours de conseillers spéciali-

sés, c'est une méthode archaïque. Dans une optique réaliste, comme par exemple nos délibérations sur la route envisagée pour les pétroliers sur la côte ouest, on ne saurait autoriser d'option de ce genre.

Pour ce qui est de l'ensemble du trafic maritime dans un cours d'eau comme le détroit Juan de Fuca, par exemple, il faut reconnaître que ce genre de surveillance qui remplace l'ancienne autorité exercée par le maître à bord du navire, devra peut-être être confiée au capitaine d'un pétrolier géant et aux patrons chargés d'autres genres de trafic maritime dans des eaux difficiles, qu'il s'agisse de remorqueurs dans les régions côtières ou de navires chargés d'une cargaison sèche. Mais le superpétrolier aura beau être dirigé à la perfection, si un cargo dépourvu de personnel spécialisé vient l'éperonner, les députés conviendront que les dommages peuvent être aussi considérables que si le pétrolier lui-même était en tort.

J'aborde quelques-unes de ces questions au cours de l'étude du bill parce que nous devrions examiner le projet de loi dans une optique d'ensemble, quant aux exigences nécessaires à la sécurité et à la conduite normale et régulière du trafic maritime en direction ou en partance de nos côtes. J'insiste sur la nécessité de prendre les dispositions nécessaires pour que le bill fasse l'objet de l'étude qui s'impose au comité. Il faudrait prévoir l'intervalle voulu pour permettre aux pilotes de bien se rendre compte de tous les effets du bill dans leur cas. Il faudrait faire en sorte de prévenir tous ceux qu'intéresse le transport maritime et même ceux qui concernent les effets d'un bill comme celui-ci, au sujet de la protection de l'écologie marine dans les zones voisines de nos rives. Je suis heureux que le ministre ait dit qu'il n'est pas encore fixé sur les détails. Une fois adopté, le bill devrait largement favoriser des méthodes qui assurent non seulement la libre circulation du mouvement commercial, mais aussi l'entière protection écologique de nos régions côtières.

Ces derniers jours, j'ai découvert que des gens qui s'intéressent beaucoup à ce qu'accomplit la Chambre n'ont pas été mis au courant de certaines mesures législatives que nous avons adoptées. J'ignore si c'est notre faute. C'est peut-être en partie la leur. Hier, quelqu'un qui, à mon sens, aurait dû être parfaitement au courant des conséquences de la loi sur la marine marchande du Canada, que nous avons modifiée au cours de la session, admettait n'avoir pas vu le texte du bill modificateur. Lorsque j'ai mentionné au comité que ce bill concernant le pilotage avait subi la première lecture à la Chambre, on a immédiatement manifesté de l'intérêt. En conséquence, un de nos messagers s'est occupé de faire distribuer des exemplaires du projet de loi. Les témoins s'en sont emparés avidement, sachant qu'il visait un domaine qui les concerne directement. Dans un cas, il s'agissait de navigation et de modèles de navire et, dans un autre, de progrès scientifique en océanographie et des mesures nécessaires pour protéger l'écologie. Cela dit, je suis heureux de voir que le bill a été adopté en principe lors de la deuxième lecture et qu'il a été renvoyé au comité.