

la navigation, le transport et les questions relatives au plateau continental, les membres du comité des transports et des communications ont étudié tout cela de très près en de multiples occasions. Ils comprennent j'en suis sûr toutes les incidences des problèmes auxquels la navigation le long des côtes du Canada devra faire face beaucoup mieux que les membres du nouveau comité qu'on a mis sur pied tout récemment.

● (4.20 p.m.)

J'estime que le ministre devrait réexaminer attentivement le problème de la compétence en la matière et saisir de cette question le comité que je considère comme qualifié, à savoir le comité des transports. Bien que j'aimerais beaucoup—et je ne m'en cache pas—participer aux discussions au sein du comité, je me rends bien compte que les membres du comité des transports, dont je sais la grande compétence, sont parfaitement à même de mener ces débats.

Pour en revenir au bill, je me permettrai de noter qu'il a trait principalement au contrôle de la pollution dans le domaine de la navigation. D'emblée, je ferai remarquer que, quel que soit l'aspect de la pollution sur lequel nous nous penchons, il saute aux yeux du gouvernement et du public que nous avons besoin, dans ce domaine, d'une législation très sévère. Par des écologistes et d'autres personnes nous avons été prévenus à de nombreuses reprises de ce qui est en train de se passer dans notre environnement.

En étudiant un bill de ce genre, qui met en cause l'écologie de nos côtes orientales et occidentales, les députés et surtout le gouvernement devraient être prêts à y insérer les dispositions les plus rigoureuses possible. Je suis de ceux qui pensent qu'il ne nous reste pas grand temps à perdre en matière d'écologie des océans et de nos nappes et cours d'eau. Il faut prendre aussi des mesures énergiques pour combattre d'autres aspects de la pollution. Le bill, j'en suis convaincu, par bien des côtés manque de rigueur. Je suis en faveur du but, des objectifs qu'il vise mais, je le répète, il vaudrait mieux, à mon avis, que le ministre accepte plusieurs amendements proposés par les députés qui ont parlé avant moi, grâce auxquels la mesure législative gagnerait en efficacité.

Ainsi, je propose que le Canada exerce sa juridiction sur les zones de contrôle de la pollution depuis la limite proposée de 12 milles jusqu'à la limite de 100 milles que nous avons imposée l'année dernière dans nos eaux de l'Arctique. Le ministre pourrait-il affirmer en toute sincérité que les côtes orientales et occidentales du Canada ont moins d'importance pour nous que l'Arctique? Le pétrole a-t-il moins de chance de faire d'énormes ravages dans ces régions que dans celles du Nord? Je suis conscient de la délicate écologie de l'Arctique. J'aimerais cependant signaler que l'importance de la navigation dans l'Arctique, même si des chargements imposants partent de la région de la baie de Prudhoe et d'autres gisements pétroliers qui s'y trouvent, du commerce maritime le long des côtes est et ouest provoque une pollution par le pétrole telle que les dommages dépassent de beaucoup ceux qui pourraient survenir dans l'Arctique. Si certaines régions ont besoin de protection au pays, c'est bien celles des côtes est et ouest du Canada. C'est là qu'a eu lieu la plus grande évolution et c'est là que se trouvent la plupart de nos villes côtières.

Comme je viens de la Colombie-Britannique, je suis conscient des dommages immenses et terribles que produirait un déversement important de pétrole le long de la côte occidentale de la Colombie-Britannique. Il en serait de même le cas échéant dans la zone orientale. Je suis consterné de penser que jusqu'ici on a craint de dire au monde entier que nous allions imposer une zone de contrôle de pollution à 100 milles de distance de nos côtes. Nous l'avons déjà fait pour ce qui est de l'Arctique, alors pourquoi ne dirions-nous pas à tous les pays que nous allons imposer une zone de contrôle semblable aussi bien dans l'Arctique que dans le Pacifique pour assurer la protection de nos côtes? De cette manière, nous pourrions exercer un certain contrôle sur les navires entrant dans la zone.

Ce n'est pas tout simplement une recommandation du Nouveau parti démocratique. C'est la recommandation qu'a présentée dans son rapport le groupe spécial de l'Opération hydrocarbures chargé de nettoyer le pétrole déversé par l'Arrow dans la baie Chédabouctou. Le ministre et le gouvernement devraient en prendre connaissance.

Selon ce rapport, le pétrole de l'Arrow s'est répandu sur une distance de plus de 100 milles depuis la baie Chédabouctou et a pollué les côtes de l'île aux Sables. Le pétrole ainsi répandu dans l'un des pires désastres de ce genre a sans doute causé beaucoup de dommages à l'île aux Sables, dont on ne peut pas dire cependant qu'elle soit densément peuplée. Voici la recommandation formulée par le groupe d'étude:

Nous proposons que, en conformité de la position prise par le gouvernement au sujet de l'Arctique, de grandes zones de contrôle de la pollution soient établies qui comprennent le reste du littoral du Canada.

Je souscris pleinement à cette proposition. Si nous pouvons créer cette zone de protection dans l'Arctique, faisons la même chose le long des côtes est et ouest jusqu'à la frontière américaine, et soyons déterminés à exercer un certain contrôle sur la pollution par le pétrole dans la mesure où celle-ci est causée par la navigation dans ces régions.

Il y a un autre point que j'aimerais traiter relativement aux frais de nettoyage. Je crois comprendre qu'aux termes de ce bill, les frais à acquitter par le propriétaire ont été limités à 14 millions de dollars, l'excédent devant venir d'une caisse. Je suis convaincu que si un accident entraîne le naufrage d'un gros pétrolier, par exemple, et qu'il en coûte 30 millions de dollars pour nettoyer les dégâts, les armateurs devraient être tenus de payer les frais de nettoyage jusqu'au dernier sou. Cela devrait s'appliquer, selon moi, à toutes les industries canadiennes qui polluent nos cours d'eau. Je ne vois pas pourquoi le public devrait faire en partie les frais du nettoyage. Ce sont les pollueurs qui devraient en être responsables. Le jour où nous chargerons les armateurs et les sociétés maritimes des frais de nettoyage, ce jour-là, nous assisterons à l'établissement de normes de construction pour les pétroliers, qui, dans une très large mesure, je crois, supprimeront la majeure partie des problèmes de pollution par le pétrole que nous connaissons aujourd'hui. Je n'hésite pas à dire qu'à mon avis, la responsabilité devrait être illimitée pour ceux qui, par accident peut-être ou autrement, mettent sérieusement en péril l'équili-