

Immersion de déchets en mer—Loi

cela sera-t-il possible puisque nous n'avons même pas d'effectifs suffisants pour faire respecter la limite de trois milles? Nous sommes incapables de protéger nos pêcheurs dans cette zone. Comment le pourrions-nous dans une zone qui s'étendra jusqu'à 12 ou 200 milles? Lorsque nous interrogeons le ministre de la Défense nationale, il nous répond que les forces armées subissent des réductions—au moment même où il nous faudrait augmenter la surveillance.

J'ai parlé de certaines limites du bill et de la préoccupation qu'elles me causent. Je félicite les fonctionnaires qui ont élaboré le bill et qui poussent le ministre. Je me suis entretenu avec certains d'entre eux. Ils m'ont impressionné par leur zèle et par leur désir de prendre les mesures qui conviennent pour protéger l'environnement canadien. Toutefois, le ministre, pour ainsi dire, les retient et déclare, hola, pas si vite! Puis elle essaie de pousser le premier ministre et le cabinet. Le ministre de l'Environnement devrait suivre l'exemple du président Nixon et fonder un peu au lieu de tergiverser. En principe, j'appuie le bill.

Des voix: Bravo!

M. Wenman: Pendant une minute, j'abandonnerai tout cynisme et je donnerai au ministre le bénéfice du doute. Je suppose, du moins à la deuxième lecture, que c'est là une mesure idéaliste qui ne vise pas seulement à contenter ceux qui s'inquiètent de la pollution des océans, même si je sais que le ministre n'a pas l'autorité voulue pour faire appliquer cette loi.

● (2030)

Lorsque le temps viendra de proposer des amendements, nous avons l'intention de veiller à ce que ce bill puisse être appliqué contrairement à la loi sur les produits contaminants, pour laquelle ce ne fut pas possible. Je n'ai pas obtenu l'avis des juristes quant à savoir si le bill à l'étude peut être appliqué, mais c'est néanmoins une question qui me préoccupe. Je félicite donc le ministre et pour le moment je considère cette loi comme une mesure idéaliste. J'ai l'intention de l'étudier article par article lors de l'étude en comité et j'espère que nous pourrions finalement produire une loi qui montrera la voie à suivre et qui nous rapprochera de la politique d'ensemble sur les eaux que j'exhorte le ministre à mettre sur pied dans l'intérêt des Canadiens et du monde entier.

M. Allan B. McKinnon (Victoria): J'aimerais faire une brève intervention. Je m'intéresse surtout aux dangers de la pollution sur la côte ouest.

D'abord, j'aimerais faire quelques commentaires au sujet de la période des questions de cet après-midi. Je crains de n'avoir pas tout saisi quand la réponse du ministre de l'Environnement (M^{me} Sauvé) a été traduite du français à l'anglais. J'ai essayé sans succès d'obtenir d'avance un exemplaire du harsard, mais si j'ai bien compris, cet après-midi le ministre a dit qu'il pensait que le danger de voir du pétrole déversé des pétroliers dans le détroit de Juan de Fuca serait écarté quand les bateaux déchargeraient non plus à Cherry Point, mais à Port Angeles où l'on se propose de construire de nouvelles installations de chargement flottantes.

Port Angeles est situé non pas en dehors, mais à l'intérieur du détroit de Juan de Fuca, à environ 50 milles de l'embouchure. Si les pétroliers s'arrêtent à Port Angeles au lieu d'aller jusqu'à Cherry Point le danger ne sera pas aussi grand, mais il y aura quand même un énorme danger,

[M. Wenman.]

le danger de collision aux autres extrémités du détroit de Juan de Fuca. Donc, même si c'est une amélioration par rapport à Cherry Point, il vaudrait encore mieux que le port soit situé à Neah Bay ou à Gray Harbour où il serait tout à fait en dehors des eaux du détroit de Juan de Fuca.

J'espère que l'honorable représentante va faire tout son possible pour que l'on déplace le point de chargement en direction de l'océan. Elle pourra alors répondre à la Chambre des communes qu'elle a fait de son mieux pour écarter le danger.

La deuxième raison de mon intervention dans le débat ce soir, c'est que je voudrais signaler la différence entre la promulgation des mesures du gouvernement contre la pollution et ce qui se pratique couramment. Ainsi, on pouvait lire dans le *Sun* de Vancouver du 4 mai 1973, l'extrait suivant d'une déclaration de l'ancien ministre de l'Environnement, M. Jack Davis:

«Le gouvernement fédéral peut prêter jusqu'à 20 millions de dollars par année pour lutter contre la pollution dans les détroits de Géorgie et de Juan de Fuca et les eaux tributaires», a dit aujourd'hui le ministre de l'Environnement, M. Jack Davis.

Il me semble qu'un montant de cet ordre pourrait aider les habitants de la côte ouest sans qu'il en coûte trop à l'administration. Néanmoins, un déversement de pétrole s'est produit peu de temps après et la confusion régnait lorsqu'il s'est agi de prendre des mesures, car on se demandait qui devait se charger du nettoyage. La chose relevait-elle du ministère des Transports ou du ministère de l'Environnement? On ne semblait pas savoir qui devait s'en charger. Voici ce que disait l'un des porte-parole du service d'urgence du gouvernement fédéral, selon une nouvelle parue dans le *Sun* de Vancouver:

En termes bien simples, au dire du coordonnateur d'urgence du service de l'environnement du gouvernement fédéral, Chris Hatfield, voici la méthode à suivre:

«Si le déversement survient alors que le navire est à l'intérieur du port de Vancouver, la chose est du ressort du Conseil des ports nationaux.

En dehors du port, c'est au ministre fédéral des Transports de s'en charger.

Entre la terre et le bras de mer, cela relève du ministère fédéral de l'Environnement.

Entre deux étendues de terre, de la municipalité et de la province.»

Comme le dit M. Hatfield, cela ne veut pas dire que l'autorité désignée par rapport à une région donnée soit le seul responsable du nettoyage.

Si un déversement de pétrole venait à se produire au beau milieu de la nuit, il serait difficile de concevoir une politique plus confuse que celle du gouvernement. Deux ou trois jours après la parution de cet article, la municipalité d'Oak Bay eut le malheur d'être atteinte par un déversement de pétrole au beau milieu de la nuit.

Personne ne connaissait l'identité du navire responsable du déversement de pétrole, et je voudrais signaler, pour le bénéfice du ministre, que, dans la lutte contre la pollution provoquée par le rejet de pétrole sur une plage, la vitesse est un élément essentiel. Un retard, même d'un seul jour, peut multiplier les difficultés.

La municipalité d'Oak Bay entreprit immédiatement le nettoyage de ce déversement—peu important—et transmit la facture au ministère des Transports qui la renvoya en précisant que la responsabilité incombait à quelqu'un d'autre. Ce fut alors le début des attermoissements.

Le 4 mars 1974, comme il est consigné à la page 121 du harsard, je suis intervenu à la Chambre et j'ai demandé au ministre de l'Environnement d'alors, au terme d'un long discours qu'il venait de prononcer sur les pêches, s'il