

L'un des apports les plus utiles que je pourrais faire à cette étape-ci du débat serait peut-être d'exhorter le ministre des Transports à convaincre ses collègues—il est capable de le faire—de relâcher les cordons du budget du ministère de la Défense nationale pour lui permettre d'appliquer un programme ordonné en vue d'exercer les contrôles requis. A mon avis, cela ne saurait se faire dans le cadre général de son ministère. En 1970, nous en sommes rendus au point où nous devrions partager les responsabilités du ministère des Transports. Je n'entrerais pas dans les raisons sur lesquelles je me fonde car, à mon avis, elles sont évidentes. Mais je dirai ceci: la nécessité de relâcher les cordons du budget du ministère de la Défense nationale n'a jamais semblé plus claire qu'aujourd'hui. C'est, me semble-t-il, le seul ministère compétent pour exercer les contrôles requis, non seulement par la présente mesure mais aussi par diverses autres mesures dont nous sommes actuellement saisis. Le personnel de ce ministère me semble être le seul à qui le statut légal permette d'exercer avec succès les contrôles requis par toutes ces mesures.

Ce serait une erreur grossière de notre part de dire au monde que ce sont les mesures que nous envisageons d'appliquer rigoureusement pour protéger nos côtes et de ne rien faire par la suite. Il est inutile que je parle des rouliers et de l'état des cales de ces navires qui transportent des cargaisons de vrac autour du monde. D'aures que moi ont remarquablement traité ce sujet et je suis parfaitement d'accord avec eux. En l'absence d'une marine marchande canadienne, il est évident que nous n'avons ni le courage ni l'intention de déclarer qu'aucune matière polluante n'abordera nos côtes ou les quittera autrement que dans un navire canadien. Il nous faut cependant être prêts à montrer à toutes les marines du monde que nous avons l'intention d'appliquer ce bill.

• (4.10 p.m.)

Ce sera difficile et risqué d'envoyer des destroyers arraisonner des pétroliers ou des bateaux de pêche. Le ministère de la Défense nationale ne pourra pas assurer cette tâche avec son budget limité, et, sauf erreur, le ministère des Transport n'a pas annoncé qu'il allait augmenter sa flotte par la construction de navires patrouilleurs. De toute façon, monsieur l'Orateur, cette responsabilité n'incombe pas à la garde côtière. Il s'agit d'une opération paramilitaire. Les fonctions de la garde côtière consistent à entretenir nos voies navigables et les aides à la navigation.

Pourquoi seuls les pétroliers devront-ils acquitter la taxe? Pourquoi pas tous les navires qui transportent des polluants? Et que dire de la proposition rigoureuse du député de Saint-Jean-Ouest (M. Carter) à propos du phosphore qui entre dans la baie Placentia et en sort avec le flux et le reflux? Lorsque le bill parle du transport par un navire d'une cargaison qui est un polluant en vrac, s'agit-il simplement des cargaisons qui quittent les ports canadiens à destination d'outre-mer, ou précisément du transport d'un polluant en vrac entre des ports canadiens? J'espère que le ministre traitera sans mièvrerie de ces questions.

[M. Forrestall.]

On n'a pas tenu compte dans ce projet de loi de nombreux passages du rapport du groupe McTaggart-Cowan. J'espère que le ministre est prêt à nous fournir des explications détaillées de ces omissions.

En conclusion, j'espère que le ministre fera changer le gouvernement d'avis et qu'au lieu d'envoyer le projet de loi au comité spécial de la pollution de l'environnement, on l'enverra plutôt au comité des transports où les armateurs pourront s'adresser à un organisme qui s'occupe des questions maritimes d'une façon continue, au lieu de s'adresser à un comité qui ne possède aucune connaissance spécialisée dans ce domaine.

J'ose croire aussi que le ministre annoncera l'intention du gouvernement de présenter bientôt une mesure relative au forage au large du littoral, en particulier celui de l'Est. On a formulé des dispositions concernant le forage dans l'Arctique mais nous n'avons toujours pas eu connaissance de règlements qui régiraient d'autres forages au large des littoraux, en quête de pétrole et d'autres minéraux.

Il faut regretter qu'en dépit des efforts du gouvernement, la collectivité des nations maritimes réunies à Bruxelles n'ait pas accepté, comme l'avait proposé le gouvernement canadien, d'établir une convention internationale destinée à protéger toutes les rives et les plages du monde, sans parler de tout l'environnement de l'océan, c'est-à-dire les poissons qui l'habitent et les oiseaux qui le survolent. Il se peut fort bien que la protéine retirée de la mer devienne nécessaire à la survie du genre humain. J'espère que les efforts du Canada dans ce sens aboutiront bientôt à des résultats utiles. Le gouvernement est engagé dans la bonne voie et il se doit d'avancer unilatéralement faute d'une telle convention internationale. Par l'application du projet de loi, j'espère que nous montrerons clairement aux autres nations maritimes du monde que nous avons l'intention de conserver pur l'environnement de nos eaux, quel qu'en soit pour eux le prix.

M. Randolph Harding (Kootenay-Ouest): Monsieur l'Orateur, le débat sur le bill C-2 dure depuis deux jours et la plupart des sujets que je voulais traiter ont déjà été abordés par des orateurs précédents. Cependant, j'aimerais insister sur deux ou trois questions. J'estime qu'une foule de choses utiles pourront émaner de notre discussion à l'étape du comité et, d'ores et déjà, je signifie mon intention de proposer un ou deux amendements lorsque nous atteindrons cette étape parce que, à mon sens, le projet de loi pourrait être énormément amélioré si le ministre acceptait plusieurs amendements.

J'ignore si la motion visant à envoyer le projet de loi au comité spécial de la pollution de l'environnement est judicieuse car je ne suis pas sûr que ce soit le bon comité. J'estime qu'il devrait plutôt être envoyé au comité des transports qui compte un bien plus grand nombre de membres. Au sein du comité des transports, un plus grand nombre de députés pourraient se pencher sur les complexités des divers articles et exprimer leurs opinions. Mais, je crois qu'il y a plus important que la taille du comité: depuis des années le comité des transports et des communications s'est toujours occupé de problèmes de navigation et je suis d'avis que ceux-ci ne devraient pas être discutés par un comité mis sur pied d'abord et avant tout pour s'occuper des problèmes spéciaux de l'environnement. Le cabotage, les problèmes de