

extrêmement cher aux Postes, et à supprimer une fois pour toutes le traitement de faveur accordé aux revues *Time*, *Life* et *Reader's Digest*.

[Français]

M. Romuald Rodrigue (Beauce): Monsieur le président, l'organisation du service postal international «tout-par-avion» est une innovation qui me réjouit, pour la simple raison que nous connaissons à l'avenir une amélioration sensible de ce service. Je suis également assuré que cette amélioration sera bien accueillie par la population canadienne.

Vu la réorganisation complète du service postal aérien à destination étrangère, il était normal que les tarifs soient révisés. A mon avis, l'uniformisation des tarifs constitue une amélioration, et les tarifs proposés seront beaucoup plus faciles à comprendre par toute la population.

L'annonce de l'honorable ministre est bienvenue, et je profite de l'occasion pour l'inciter à continuer à améliorer le service postal, notamment celui qu'il assure à l'intérieur du Canada.

* * *

LA POLLUTION DE L'ENVIRONNEMENT

ADOPTION DU TROISIÈME RAPPORT DU COMITÉ SPÉCIAL

[Traduction]

M. David Anderson (Esquimalt-Saanich): Monsieur l'Orateur, c'est avec plaisir que je propose aujourd'hui à la Chambre d'adopter le 3^e rapport du comité spécial de la pollution de l'environnement. Le député de York-Ouest est mon comotionnaire. Avant-hier, j'ai déposé...

M. l'Orateur: A l'ordre. Si le député le permet, la présidence voudrait mettre la motion en délibération. M. Anderson appuyé par M. Givens, propose que le 3^e rapport du comité spécial de la pollution de l'environnement, présenté à la Chambre le 21 juin 1971, soit adopté. Plaît-il à la Chambre d'adopter cette motion?

M. Baldwin: Monsieur l'Orateur, j'invoque le Règlement. Il s'agit d'un point très important. Nous sommes très heureux que le député ait pu soulever la question aujourd'hui. Toutefois, comme nous sommes en plein débat sur le budget et que nombre de points qui pourraient faire l'objet de longs discours pourraient être exposés au cours de ce débat, j'ai eu des entretiens préliminaires et je crois qu'on serait d'accord pour qu'un député de chaque parti prononce un discours d'au plus dix minutes sur ce sujet. J'en fait la proposition, qui, je l'espère, sera acceptable.

M. l'Orateur: Est-ce acceptable?

Des voix: D'accord.

M. l'Orateur: Il en est ainsi ordonné.

M. Anderson: Monsieur l'Orateur, je suis heureux de demander à la Chambre aujourd'hui d'adopter le 3^e rapport de notre comité qui a présenté son rapport à la Chambre lundi dernier. Comme je suis le seul député de ce côté-ci de la Chambre à parler, je le fais aussi au nom du député de York-Ouest (M. Givens) et d'autres membres du comité.

La meilleure façon de présenter le rapport est sans doute d'exposer brièvement sa teneur aux députés et ils pourront ensuite décider comment ils veulent que la question soit traitée. Tout d'abord, je voudrais souligner que nous agissons en vertu du mandat général que nous avait donné la Chambre le 13 octobre 1970, en vue d'examiner les problèmes de la pollution des eaux, du sol et de l'air au Canada et les projets du gouvernement fédéral à cet égard. Nous n'avions donc nullement besoin d'un mandat particulier pour faire enquête sur les problèmes qui se posent dans le Sud-Ouest du Canada et ayant fait rapport aujourd'hui, nous comptons présenter des rapports ultérieurs sur d'autres questions d'intérêt.

Nous avons tout d'abord tenté de nous rendre sur la côte ouest, mais pour des raisons qu'il ne convient peut-être pas de révéler aujourd'hui, nous n'avons pu nous y rendre. Au lieu de cela, nous avons fait venir à Ottawa un certain nombre de témoins. Ils sont venus de Washington (D.C.), Seattle, Vancouver, Victoria, Ottawa et aussi Edmonton. C'était dans l'ensemble un excellent groupe de témoins qui nous ont fait un exposé très clair des problèmes en cause. Mais nous regrettons profondément de n'avoir pu interroger ou entendre des représentants de la société qui a été établie pour s'occuper du transport du pétrole par le pipe-line transalaskien et ensuite par pétroliers entre l'Alaska et les 48 États. Il s'agit évidemment des directeurs de la société Alyoska, un consortium de sept des plus grosses entreprises du genre au monde. A deux reprises, nous avons tenté de fixer une date pour entendre leur témoignage, mais, comme la société était en pourparlers avec la Garde côtière américaine, ses représentants nous ont exprimé le regret de ne pouvoir comparaître. Nous espérons qu'à l'avenir, nous pourrions les entendre, mais étant donné l'ajournement prochain, nous avons cru préférable de présenter un rapport provisoire.

Le comité a cherché à déterminer les dangers que présente cette région, c'est-à-dire le détroit de Juan de Fuca, le détroit de Géorgie et les chenaux reliant les deux. C'est ici dans le nord-ouest des É.-U. que se trouve le terminus de la route qu'emprunteront les pétroliers venant de l'Alaska. Les membres du comité ont appris quelle était la structure du trafic à l'heure actuelle dans la région. Ils ont entendu des témoignages sur l'étroitesse des chenaux, et je pourrais ajouter ici qu'ils sont beaucoup plus étroits que dans la baie de Chédabouctou où l'*Arrow* a échoué et que sur la côte sud-ouest de l'Angleterre où le *Torrey Canyon* a connu le même sort. Des témoins ont parlé des entraves à la navigation, notamment, la brume qui se produit au moins 60 p. 100 du temps au mois d'août ainsi que la fumée provenant du brûlage des broussailles dans les forêts de la Colombie-Britannique et de l'État de Washington. Finalement, nous avons étudié les courants et les marées dans la région et nous avons entendu des témoignages là-dessus qui nous