

lorsqu'un déversement de pétrole a eu lieu. Je ne vois toujours pas le rapport qui existe entre cette contribution et la lutte contre la pollution, bien que le ministre y ait à plusieurs reprises fait allusion au cours du débat sur cette mesure il y a quelques mois.

En elle-même, la loi est rédigée, contradictoire et insuffisante, puisqu'elle est loin de protéger efficacement notre environnement marin. Les contradictions légales relatives aux modalités de versement des contributions destinées à constituer le fonds de lutte contre la pollution maritime ont obligé les compagnies pétrolières continentales, non seulement à surseoir indéfiniment à l'agrandissement de leurs terminus au Nouveau-Brunswick et des installations industrielles connexes à Lorneville, dans cette même province, mais elles ont grandement compromis toute expansion industrielle importante rattachée à l'industrie du pétrole dans la zone du détroit de Canso en Nouvelle-Écosse.

Les contributions sont perçues toutes les fois qu'un pétrolier quitte un port canadien ou y entre et elles augmentent de 15c. le prix de chaque tonne de pétrole. Pour les besoins du transbordement, c'est un minimum de 30 cents la tonne. En cas de raffinage, cette augmentation peut atteindre 45 et même 60c. la tonne, ce qui fait 10, 12 ou 14c. le baril selon le volume de la tonne de pétrole brut qui peut varier entre 5 et 7 barils. Si l'on y ajoute les frais administratifs et généraux, on se retrouve dangereusement près du point où le consommateur d'essence et de mazout pourrait devoir subir une augmentation allant jusqu'à 1c. du gallon—sans parler des graisses, huiles, et autres produits du pétrole brut.

Il suffit, pour constater que cette caisse ne suffit pas à protéger suffisamment notre environnement, de voir le litige que cause actuellement le paiement des frais de nettoyage du déversement de mazout qui a résulté de l'échouement au large de l'île de Vancouver, mardi dernier, du cargo *Vanlene* de la Pan American. Le *Vanlene* transportait quelque 37,500 gallons de mazout de soute, bien que le chiffre exact ne soit pas très clair. J'ai comme idée qu'il était bien supérieur à cela. Toujours est-il qu'étant donné que le *Vanlene* n'était pas classé dans la catégorie des pétroliers, on ne lui a pas fait payer de droits pour le mazout transporté à fond de cale, et il n'a donc rien versé à la caisse de prévention de la pollution. Cela m'étonne, tout comme cela étonne, j'en suis persuadé, quiconque s'occupe du transport de pétrole sur la côte est.

Ce sont les expéditeurs de pétrole de la côte est qui versent des droits à la caisse chaque fois que l'un de leurs pétroliers entre dans un port du Canada ou le quitte, qui vont devoir payer les frais de nettoyage pour le *Vanlene*. De toute évidence, la caisse de prévention de la pollution des Maritimes chasse l'industrie de cette région et ne fait même pas beaucoup pour protéger notre environnement marin d'autres incidents de ce genre.

Il est intéressant de constater que lorsqu'on lui a demandé à la Chambre des communes, le 20 mars, comment on allait payer les frais de nettoyage des dégâts causés par le *Vanlene*, le premier ministre (M. Trudeau) a répondu:

Le gouvernement a déjà payé des frais de nettoyage, et continuera sans doute à le faire.

Si c'est le cas, pourquoi la caisse de pollution ne serait-elle pas garantie par le gouvernement fédéral, ce qui permettrait de disposer d'une période beaucoup plus longue pour en arriver au niveau fixé par le ministre, tout en réduisant beaucoup les droits par tonne imposés aux mouvements de pétrole?

[M. Forrestall.]

J'aimerais revenir un instant à la question du *Vanlene*. Le député d'Esquimalt-Saanich (M. Anderson)—et nous regrettons de ne l'avoir pas vu à la Chambre ces dernières semaines—a dit, d'après ce que l'on rapporte dans le *Sunday Colonist* du 19 mars, que nous n'aurons absolument aucun moyen de nettoyer les fuites d'un gros pétrolier, car nous ne disposons pas du matériel nécessaire. Un porte-parole du ministère des Transports a dit qu'en plus des conditions atmosphériques néfastes, le manque d'expérience retardait les opérations. C'est la première fois qu'on est tenu de nettoyer une fuite de ce genre. Les frais de nettoyage, a-t-il dit, s'élèveront à plus d'un demi-million de dollars. Il me semble que la plus grande partie du matériel et du personnel provient d'entreprises privées. Il a fallu trois jours pour installer un filet autour du navire.

Qu'est-il advenu des merveilleux plans d'action dont on nous avait garanti l'existence? Il est évident que dans le cas d'une fuite de pétrole n'importe où au Canada, nous sommes incapables d'agir. Il n'y a encore aucun programme d'action national et coordonné pour lutter contre les déversements importants de pétrole et je prétends que la chose a été amplement démontrée sur la côte du Pacifique la semaine dernière.

Le 8 juillet 1971, le ministre des Transports (M. Jamieson) révélait les détails d'un programme d'action provisoire pour faire face aux fuites de pétrole et autres substances toxiques et qui demeurerait en vigueur tant qu'un programme d'action national ne serait pas mis au point. L'élaboration de ce programme national n'est pas encore terminée. Le ministre se contente, semble-t-il, de s'attribuer le mérite du travail effectué lorsque l'*Arrow* a déversé son pétrole dans la baie de Chédabouctou en Nouvelle-Écosse.

• (1700)

Je voudrais soulever deux points. La perception de redevances sur les côtes de l'Atlantique et du Pacifique où circule une quantité considérable de pétrole, est une méthode injuste, car elle pourrait doubler, tripler et même quadrupler le coût du transport de ce pétrole. Il y a quelque chose de vicieux dans le principe. Cela pourrait entraver toute expansion industrielle sur la côte de l'Atlantique, au Nouveau-Brunswick comme en Nouvelle-Écosse.

Dans le premier cas du genre qui s'est produit depuis le naufrage de l'*Arrow* dans la baie Chédabouctou, nous nous sommes rendu compte que nous étions incapables de faire face à des fuites importantes de pétrole. La chose est non seulement regrettable, mais elle est dans un certain sens immorale, car le gouvernement nous avait constamment assuré que nous avions un programme d'urgence pour faire face à des situations critiques. Je souligne que dans le dernier cas, il fallut trois jours pour entourer d'un radeau le navire coulé.

Nous espérons que le ministre des Transports, lors de ses entretiens avec le premier ministre du Nouveau-Brunswick, abordera la question que j'ai soulevée quant aux redevances sur le transport du pétrole et qu'il les réduira de façon qu'elles ne nuisent pas à l'expansion industrielle. Il pourrait faire financer le présent régime par le gouvernement et répartir ce financement sur une plus longue période de façon à atteindre l'objectif des 25 ou 30 millions de dollars qu'il juge essentiel à la lutte contre la pollution causée par des déversements de pétrole.