

Je demande aussi à un ou deux autres ministres d'agir. Je note avec grande satisfaction que la responsabilité du canal Rideau a été transférée du ministère des Transports au ministère du Nord canadien, qui s'intéresse de plus près aux parcs nationaux. J'espère, et fermement, que c'est là l'indice d'un changement d'attitude et de politique. J'espère que les responsables du canal Rideau se préoccupent moins de l'automatisation des écluses et du nombre maximum de bateaux entre le point A et le point B, et davantage de la qualité de l'eau. J'espère qu'ils prendront des mesures pour faire observer des normes absolument essentielles à l'endroit de ces magnifiques voies de navigation de plaisance, qui offrent de tels plaisirs touristiques à ceux qui passent quelque temps dans la région.

On vient à peine d'entreprendre les mesures qui s'imposent pour épurer la région de la capitale nationale. Je suis fier de ce qui a été fait. Il y a l'aide accordée aux usines de traitement des eaux usées, du côté du Québec et du côté d'Ottawa. La Commission de la capitale nationale a déclaré explicitement qu'elle exercera le contrôle sur la pollution dans la région qui relève de son autorité. Je félicite les responsables de l'initiative qu'ils ont prise, car à mon avis, c'est un magnifique exemple de ce qui peut et doit se faire. Cependant, je demande aux autorités provinciales de se rappeler que la guerre contre la pollution sera gagnée, il est vrai, si nous établissons des normes nationales et accomplissons ce que le motionnaire envisage, mais, à mon avis, c'est ici même dans notre patelin que nous devons fournir un exemple très pratique et très concret de ce que peuvent accomplir les autres municipalités régionales dans l'ensemble du Canada.

J'aimerais conclure ainsi. Parmi les mesures que je n'ai pas évoquées aujourd'hui figurent les prêts pour la construction d'installations de traitement des eaux d'égouts accordés par l'intermédiaire de la SCHL à des municipalités situées dans tout le Canada. On m'informe que depuis le début de ce programme en 1961, on a approuvé 2,000 prêts s'élevant à environ 500 millions de dollars. Il reste encore beaucoup à faire mais ces prêts qui ont pour but essentiel de réduire les investissements qu'entraînent ces installations, à condition qu'elles soient construites selon certaines exigences et dans des délais déterminés, constituent une partie importante du programme de décontamination. On me dit que cela représente environ 180 millions de dollars du coût de l'assainissement des Grands lacs. Cela fait partie d'un ensemble, mais c'est insuffisant. Il faut des sommes plus considérables et j'espère que nous serons témoins d'initiatives en ce domaine.

**M. Forrestall (Darmouth-Halifax-Est):** Monsieur l'Orateur, je remercie le député qui m'a précédé d'avoir admis qu'on a reconnu la pollution au Canada en ce qui concerne ces rivières et ces cours d'eau dès 1961 et qu'on a mis l'accent sur la création d'usines de traitement capables de redresser une situation particulièrement évidente. Je suis convaincu que tous les députés réalisent l'ampleur du problème dont nous devons nous inquiéter. J'espère cependant que mes déclarations d'aujourd'hui ne seront pas étroites au point de laisser aux députés l'impression que je lutte pour ma survie politique, comme mon prédécesseur. Je préfère traiter de différentes questions de moindre ampleur. L'une d'elles concerne les conséquences des droits appliqués aux pétroliers en vue de la lutte contre la pollution et de la création d'une caisse des réclamations de la pollution maritime, l'autre, l'échouage au large de l'île de Vancouver du cargo *Vanlene*.

J'aimerais faire précéder mon exposé d'une ou deux remarques générales. Premièrement, les principaux transporteurs de pétrole du monde dignes de ce nom n'hésitent pas à payer pour leurs propres erreurs. Que cela soit bien entendu. Bien que n'ayant aucune hésitation à ce sujet, ils éprouvent cependant certaines réserves graves quant à payer pour les erreurs d'autrui. Ma seconde remarque générale—que je recommande au ministre des Transports (M. Jamieson) et à d'autres—est qu'il faudra étudier soigneusement les risques de dommages que comporte la pénétration dans nos eaux côtières de gros pétroliers, surtout lorsqu'ils appartiennent à des sociétés qui ne possèdent en tout et partout qu'un seul navire.

• (1650)

Nous déplorons un certain nombre d'oublis de la part de la Chambre et de la part de l'industrie dans le cadre du bill C-2, ce qui a entraîné l'amendement à la loi sur la marine marchande du Canada dont je voudrais traiter au cours des dix ou douze prochaines minutes. Cette loi sur la marine marchande du Canada, qui traite principalement de la pollution côtière est déjà nettement reconnue comme relativement inefficace sur la côte ouest et pourrait donc être difficilement appliquée ou utile en cas d'un déversement important de pétrole dans nos eaux. L'amendement, par contre, s'applique à toutes les eaux, y compris la côte ouest, mais il ne sera peut-être pas aussi efficace sur la côte ouest pour la simple raison qu'on n'y transporte pas autant de pétrole que sur la côte est. Le bill C-2 a reconnu la nécessité d'établir un fonds d'où on pourrait tirer les frais de nettoyage en cas de déversement. Un droit d'environ 15 c. par tonne de pétrole expédiée à l'intérieur ou à l'extérieur des ports canadiens a été imposé le 15 février de cette année en vertu de la loi pour établir le fonds de prévention de la pollution dans les Maritimes et ainsi défrayer les nettoyages en cas de déversement de pétrole à un niveau que le ministre a indiqué comme étant d'environ 25 à 30 millions de dollars.

Un autre point peut-être sous-jacent que je pourrais mentionner, c'est que la majeure partie du pétrole qui arrivera sur la côte ouest proviendra d'en dehors de la limite de 12 milles. Toute cette loi s'applique aux eaux canadiennes et ne parle nullement du transport des eaux internationales aux eaux nationales. Si les Américains, par exemple, allaient de l'avant avec leur projet de transport le long de la côte ouest, leurs pétroliers circuleraient à l'extérieur de la limite de 12 milles dans les eaux internationales de sorte que nous ne pourrions rien y faire. Il est complètement absurde de dire que nous disposons de moyens efficaces de contrôle dans une zone de 100 milles, vu les conditions d'ordre pratique qui prévalent dans cette région de l'océan Pacifique. Il n'y a personne dans cette Chambre ni sur notre côte ouest qui ignore le désastre incroyable qui résulterait d'un déversement en dehors d'une zone de 100 milles, ou même de 200 ou 300 milles, de la frontière canadienne, si les pétroliers empruntaient la route projetée pour s'approcher de la partie nord des États-Unis où on entend traiter le pétrole tiré des gisements de Prudhoe.

D'autre part, le trafic sur la côte est se fait dans les eaux internationales immédiatement contiguës et adjacentes. Je n'ai qu'à prendre l'exemple du fleuve Saint-Laurent où l'on peut exercer l'autorité voulue afin que cette loi ait plus de mordant, ce qui en ferait une mesure préventive. C'est un non-sens que de recueillir des contributions sur le pétrole en vue d'éviter la pollution. Elles n'évitent rien du tout car elles servent uniquement à constituer un fonds sur lequel on peut imputer les dépenses de nettoyage