

M. l'Orateur suppléant (M. Bécharde): A l'ordre; comme il est 5 heures, la Chambre passe maintenant à l'étude des mesures d'initiative parlementaire qui figurent au *Feuilleton* d'aujourd'hui, savoir les bills publics, les bills privés et les avis de motion.

LA MOTION D'AJOURNEMENT

QUESTIONS À DÉBATTRE

[Français]

M. l'Orateur suppléant (M. Bécharde): A l'ordre. Il est de mon devoir, conformément à l'article 40 du Règlement, d'informer la Chambre des questions qui seront soulevées ce soir, au moment de l'ajournement: le député de Kootenay-Ouest (M. Harding)—La navigation—Les normes de sécurité et les navires étrangers voguant en eaux canadiennes; le député de Greenwood (M. Brewin)—Les parcs nationaux—Demande d'aménagement d'un parc vu la pollution du lac Érié; le député d'Halifax-East Hants (M. McCleave)—Le terrorisme—Montréal—L'explosion de bombes—La Gendarmerie royale et les autres services de police.

INITIATIVES PARLEMENTAIRES BILLS PUBLICS

LA LOI SUR LA PROTECTION DES EAUX NAVIGABLES

MODIFICATION RELATIVE À L'ENLÈVEMENT D'ÉPAVES CAUSANT LA POLLUTION

M. David Anderson (Esquimalt-Saanich) propose: Que le bill C-39, tendant à modifier la loi sur la protection des eaux navigables (prévention de la pollution des eaux), soit lu pour la 2^e fois et envoyé au comité permanent de la santé, du bien-être et des affaires sociales.

—Monsieur l'Orateur, je pense qu'une petite erreur s'est produite, mais peut-être devrions-nous en parler plus tard, quand nous saurons s'il y a plus de députés à vouloir parler de ce bill qu'il n'y a de temps disponible. Je ne pense pas qu'on doive envoyer ce bill au comité de la santé et du bien-être, mais plutôt au comité des transports; sans doute pourrions-nous rectifier la chose plus tard. De toute façon, le bill C-39 modifierait la loi sur la protection des eaux navigables et insérerait après l'article 15 une disposition qui

[M. Rowland.]

permettrait au ministre d'ordonner au propriétaire d'un navire échoué qui cause de la pollution d'enlever l'épave ou de la faire détruire et d'en assumer tous les frais. L'article 16 actuel de la loi ne le permet que dans le cas où l'épave en question constitue un obstacle à la navigation. Le but de cet amendement est d'accorder plus de latitude au ministre afin que les mêmes pouvoirs lui soient accordés pour permettre l'enlèvement des épaves ou des navires en détresse lorsqu'ils constituent un danger de pollution.

• (5.00 p.m.)

La genèse de cette idée remonte loin, du jour où un navire de la Holland American Line venant de Rotterdam s'échoua et sombra le 3 janvier 1968 au large de l'île de Vancouver. C'était le *MS Schiedyk*. Il transportait 150 tonnes de combustible diesel lourd, 120 tonnes de diesel-oil léger, et de l'huile de graissage. Les frais de dépollution échurent au gouvernement, c'est-à-dire aux contribuables du Canada. La modification de la loi permettrait au gouvernement de renvoyer la balle aux responsables, aux armateurs et aussi aux propriétaires des cargaisons.

Les députés se souviennent sans doute que le gouvernement a essayé de présenter une disposition semblable à celle-ci dans les modifications à la loi sur la marine marchande du Canada étudiées il y a un peu plus d'un an. Ces modifications étaient dans le bill S-23 dont le Sénat a été saisi l'an dernier. L'article 24 de cette mesure gouvernementale aurait eu le même effet que ma modification à la loi sur la protection des eaux navigables; malheureusement, le comité sénatorial des transports l'avait rayé et le Sénat a ensuite fait de même après avoir entendu les instances des armateurs, de l'International Chamber of Shipping et d'autres organismes semblables et de leurs homologues canadiens. Les débats du comité sénatorial des transports et des communications—je les recommande aux députés car ils sont très intéressants—se trouvent dans les fascicules n^{os} 6, 7 et 8 du 27 février, du 6 mars et du 13 mars 1969.

Comme la disposition que le gouvernement voulait insérer à l'article 24 du bill S-23 aurait rendu la loi canadienne non conforme aux lois nationales d'autres États, les sénateurs ont décidé qu'elle ne devrait pas être adoptée avant que l'organisation internatio-