

aux normes de sécurité. Je peux me tromper mais je croirais volontiers que la majeure partie du trafic consacré au transport du mazout au voisinage des côtes canadiennes provient de ports des États-Unis ou s'y dirige. Si la plus riche nation du monde ne peut consentir à s'assurer que tous ses navires marchands croisant dans des eaux situées à moins de 100 milles de nos côtes se conforment aux normes proposées dans ce bill, alors il est sûr que nous devrions pouvoir leur faire honte au point qu'ils finissent par s'y soumettre.

Il y a une autre question que, selon moi, le comité devrait étudier bien qu'elle ne soit peut-être pas aussi directement liée aux modalités du bill dont nous sommes saisis. Je veux parler de toute la question de la création de ce que j'appellerais une brigade maritime de détection et de lutte contre la pollution, car le projet de loi que nous étudions n'aboutira de toute évidence dans une grande mesure que s'il est appliqué avec efficacité. Il faudrait considérer avec tout l'intérêt voulu la recommandation faite à cet égard par le groupe. Qu'une disposition soit prise pour la détection et la prévention des incendies à l'échelon municipal, nous en convenons depuis longtemps. Il faudrait certes donner suite à ce projet en raison des témoignages présentés dans le rapport du groupe, mais jusqu'à maintenant nous nous sommes montrés négligents à cet égard.

Le rapport a particulièrement mentionné, comme l'a fait le ministre dans son discours, le rôle joué par les forces armées du pays à l'endroit de l'*Arrow* et, en plus, les équipes de sauvetage qu'elles ont prévues pour les cas futurs d'urgence. J'y relève surtout les services exécutés par H.M.C.S. *Cape Scott* et H.M.C.S. *Cape Breton*. Le groupe avait recommandé que ces navires soient maintenus en alerte sur le plan opérationnel afin d'assumer les premières tâches dans le programme national des contingences. Si j'en parle, c'est que le ministre de la Défense nationale pourrait retirer ces navires du service actif, advenant qu'il adopte une politique différente. Il en ressort un point qu'il faudrait étudier en comité. Dans quelle mesure pouvons-nous compter sur les forces de la défense nationale lorsque nous devons promptement agir pour enrayer la pollution?

Le ministre de la Défense nationale (M. Macdonald) et ses conseillers se préoccupent naturellement et surtout d'un autre genre de défense. C'est ce qui détermine leur ligne de conduite lorsqu'il s'agit d'attribuer des fonds, d'entraîner les troupes et de décider de l'équipement à acheter et à utiliser. Je tiens à dire au ministre des Transports (M. Jamieson) que nous avons droit à des renseignements détaillés démontrant dans quelle mesure les navires du genre que j'ai mentionné sont effectivement à même de faire face aux situations que le bill à l'étude a pour objet de rectifier; il faudrait nous donner l'occasion de décider, en comité, si des navires dotés de l'outillage approprié devraient être disponibles en permanence afin que la garde côtière puisse s'en servir en cas d'urgence. Ils sont censés fournir des services de sauvetage, mais, à l'heure actuelle, la garde côtière du Canada n'est pas suffisamment outillée pour s'acquitter de cette tâche. Je me souviens d'avoir déjà fait remarquer au député qui était ministre des Transports sous le gouvernement conservateur qu'on ne pouvait pas construire des garde-côtes simplement en repeignant hâtivement à neuf des vieux navires, et le ministre d'alors m'avait assuré

que ce n'était pas les seules mesures qui seraient adoptées. Je suis disposé à admettre que nous n'avons pas simplement repeint l'ancienne flotte du ministère des Transports, mais nous n'avons pas vraiment fait beaucoup plus.

● (3.40 p.m.)

En évaluant toute la question d'une protection suffisante contre la catastrophe que provoque la pollution par le pétrole, je prétends que nous avons l'occasion d'examiner à nouveau la création d'une garde côtière canadienne qui soit efficace, mobile, bien organisée et outillée, et qui remplirait un certain nombre de rôles pour protéger nos littoraux à l'intention de ceux à qui ils servent, ainsi que la vie naturelle—que nous appelons écologie—de nos régions côtières.

Ce sont là certaines des considérations qui me viennent à l'esprit à la lecture du présent bill et j'ai indiqué les points que le comité devra étudier en profondeur. Nous avons tous laissé entendre, je crois, que nous voulons bien adopter le bill en seconde lecture pour ensuite l'envoyer au comité avec tous nos vœux; et certains d'entre nous espérons que la facture du bill à son retour du comité sera supérieure à sa forme actuelle.

[Français]

M. Réal Caouette (Témiscamingue): Monsieur l'Orateur, je n'ai pas l'intention de prolonger outre-mesure mes remarques sur le bill C-2 qui, je crois, a quand même son importance, puisqu'il traite de problèmes d'intérêt mondial, savoir la pollution des océans ou des cours d'eau par les déchets qui y sont jetés et par les navires transportant notamment des hydrocarbures.

En ce qui concerne le Canada, il ne lui reste plus, je crois, que deux navires marchands. Tout le transport océanique se fait par des navires étrangers, qui transportent du pétrole ou du mazout au Canada, et il est dans l'ordre que le Parlement canadien prenne des mesures en vue d'enrayer la pollution de l'eau.

On a entrepris l'an dernier, dans le Grand Nord, des recherches visant à découvrir des gisements de pétrole ou de gaz naturel, et les Indiens et les Esquimaux se plaignent qu'un bon nombre de cours d'eau de cette région sont déjà pollués.

Nous apprenons récemment que les eaux de la baie James et de la baie d'Hudson, deux sources d'eau douce importantes, commencent à être polluées, et le gouvernement n'a pas pris de mesures visant à enrayer la pollution de ces eaux.

Dans le cas de la baie James, par exemple, on blâme des armateurs de navires, des usines de pâtes et papier, la *Domtar* et d'autres compagnies, parce qu'elles déversent leurs déchets dans des cours d'eau comme la rivière Bell, la rivière Harricanaw, dont les eaux vont polluer davantage la baie James.

Monsieur l'Orateur, le bill C-2 est d'une extrême importance. Il ne faut pas qu'il serve à protéger des entreprises industrielles et leur permettre d'économiser des millions de dollars, au risque de polluer toutes les eaux de notre pays.

La pollution n'existe pas seulement dans notre région ici. L'Outaouais, un bijou de rivière, qui est même plus grande que n'importe quel fleuve d'Europe et qui est de