

avons pu conclure un accord international valable. En fait, le rapport du groupe évoque cet aspect de la question à la page 3:

Nous ne voyons aucune raison pour que des pays qui ont signé et respecté la convention de l'aviation civile depuis de nombreuses années estiment impossible d'adopter une convention similaire pour faire disparaître le chaos qui règne à propos de la navigation maritime et, particulièrement, à propos de l'exploitation de pétroliers.

Comme le signale M. McTaggart-Cowan, le précédent est créé. C'est là un très bon exemple. Je me réfère à l'Organisation de l'aviation civile internationale dont le siège est à Montréal, comme les députés le savent.

• (2.50 p.m.)

Un autre expert bien connu dans le domaine de la pollution vient de la même université que le ministre, l'Université Memorial de Terre-Neuve. Dans un document très utile et savant intitulé: «Les effets de la pollution par le mazout sur l'environnement au Canada» et daté du 14 août 1969, M. Richard E. Warner fait allusion à la complication qu'entraîne l'absence d'un véritable accord international. Je le cite:

Les communications entre hommes de science et organismes intéressés ont aussi été gênées par l'absence d'une tribune internationale appropriée devant laquelle on aurait pu rendre compte des résultats des recherches, des projets proposés et faire circuler d'autres renseignements susceptibles d'améliorer matériellement la coordination des recherches et de réduire le nombre des travaux faisant double emploi.

Le bill, même si ses objectifs sont louables, ne nous protégera pas contre les conséquences très graves de la pollution par les hydrocarbures. Pour obtenir une protection réelle et pour nous assurer le moins de l'application de la mesure, il faudrait qu'elle soit sanctionnée par une convention internationale semblable à l'accord visant l'aviation civile internationale, établi sous l'égide des Nations Unies.

L'expansion des flottes de pétroliers dans le monde suscite une très vive inquiétude. Une autre lacune fort intéressante du bill, qui touche en particulier la région que je représente, est que seuls les pétroliers sont frappés par cette taxe. Comme les députés le savent, d'autres polluants ont probablement des conséquences encore plus graves que le pétrole. Il suffit de rappeler la pollution par le phosphore survenue récemment dans la baie de Plaisance, pollution tellement grave de conséquences que toute l'industrie de la pêche de l'Est a été atteinte.

Tous les jours, des cargos venant du Sud des États-Unis apportent du phosphore à l'usine de Long Harbour, dans la baie de Plaisance, qui raffine le produit et en fabrique différents sous-produits. Ce polluant n'est pas frappé de la taxe qui sera exigée des transporteurs de pétrole et de ses dérivés. Ce sont là quelques-unes des principales lacunes du bill.

Dans le bill, on signale l'importance de poursuivre nos démarches internationales à l'égard des traités que nous a légués la Grande-Bretagne et qu'il faudrait révoquer. L'un deux, qui crée de grandes difficultés pour faire respecter nos zones territoriales de pêche à Terre-Neuve, est le traité d'Utrecht, qui autorise les ressortissants français à pêcher non seulement en deçà de la limite de 12

milles, mais même en deçà de la limite de trois milles. Je le répète, nous n'avons pu faire respecter nos zones de pêche territoriales dans un secteur où cela serait le plus nécessaire, les bancs situés au large du littoral sud de Terre-Neuve. Le texte à l'étude ne prévoit aucune juridiction dans ce secteur.

J'ai aussi des réserves à apporter au renvoi du bill au comité spécial de la pollution de l'environnement. Les mêmes motifs allégués par le ministre pour que le bill ressortisse à l'administration de son ministère pourraient l'être également pour le renvoi du bill au comité permanent des transports et des communications. J'ai été heureux d'entendre le ministre déclarer qu'il ne tenait pas mordicus à cet aspect de la question. Je parle en mon nom personnel, non en celui du parti, quand je dis espérer que le ministre consentira à renvoyer le bill au comité permanent des transports et des communications. Ce comité est plus en mesure, je crois, de s'en occuper.

Peu importe le comité qui étudiera le bill, je suis convaincu que les députés verront à accélérer l'audition des témoignages. Je suis convaincu aussi que les membres du comité voudront entendre le rapport des membres du groupe d'étude McTaggart-Cowan. Le comité devrait aussi convoquer M. Richard E. Warner, autorité de renommée mondiale dans le domaine de la pollution par le pétrole et des conséquences de ce genre de pollution pour l'environnement. Je suis sûr aussi qu'il y a d'autres experts intéressés et intéressants qui pourraient venir jeter un peu plus de lumière sur cette question si sérieuse et si complexe.

Nous avons eu tort, je pense, d'agir tout seuls dans cette affaire, sans avoir obtenu au préalable une forme quelconque d'accord international. J'estime qu'on a également tort d'inclure le principe de la responsabilité limitée. S'il y a responsabilité, elle devrait être illimitée, car nous commençons à peine à nous rendre compte à quel point les conséquences de la pollution par le pétrole peuvent être catastrophiques.

On n'a pas suffisamment étudié la juridiction relative aux fuites accidentelles qui pourraient se produire à la suite de l'exploitation des ressources pétrolières sur le plateau continental, tant à l'Est qu'à l'Ouest. Nous sommes au courant de la malheureuse expérience qui s'est produite au large de la côte de Californie, à Santa Barbara. Nous savons tous ce qui est arrivé tout dernièrement, au large de la côte de Floride, dans le golfe du Mexique. Je le répète, je suis inquiet de voir que ce projet de loi ne pourra renforcer les règlements dans un domaine où ce serait très nécessaire. Je parle de la côte sud et de la côte sud-est de Terre-Neuve où l'on envisage d'installer à Come-By-Chance une raffinerie pouvant raffiner 100,000 barils par jour.

J'aurais d'autres questions à poser au ministre. J'ai hâte d'entendre des témoins qui peuvent jeter un peu de lumière sur cette question très complexe. Travaillant de concert avec le ministre, nous proposerons des amendements afin qu'à l'étape de la troisième lecture, la mesure soit meilleure qu'elle ne l'est aujourd'hui.

M. l'Orateur suppléant (M. Laniel): A l'ordre. Conformément à l'ordre spécial adopté le jeudi 22 octobre 1970,