

En étudiant cette partie du bill, qui porte sur le fonctionnaire chargé de la lutte contre la pollution, je n'ai pu comprendre comment ce poste a été institué. J'imagine que ce fonctionnaire sera un membre de la Fonction publique qui travaillerait aussi dans d'autres ministères. En vérifiant auprès du ministre, il m'a expliqué qu'il en était ainsi. Ce fonctionnaire pourrait être un membre de la Gendarmerie cantonné dans un avant-poste, s'il n'y a pas d'autres fonctionnaires disponibles. Quel qu'il soit, et quels que soient ces autres fonctionnaires mentionnés dans la mesure, j'espère qu'ils ne se trouveront pas dans la position d'un de mes amis de Beaver Harbour en Nouvelle-Écosse, un M. Leask, nommé receveur des épaves, il y a sept ou huit ans. Un jour, il s'est produit un naufrage dans cette partie de l'océan qui relevait de sa compétence. Cependant, le receveur des épaves est payé par la société en cause, et en l'occurrence, après avoir vu son actif se transformer en épave, la société n'avait plus aucun intérêt. En outre, c'était une société des États-Unis sans actif imposable au Canada. Pendant un certain temps j'ai agi comme intermédiaire entre M. Leask, le ministre des Transports et l'avocat en droit maritime d'Halifax qui représentait la société des États-Unis, mais pour sa part, M. Leask n'a jamais touché ses honoraires comme receveur des épaves, et j'ai l'intention de me présenter humblement devant le comité de l'environnement lorsque le bill lui sera déferé, dans un effort pour m'assurer que personne d'autre ne se trouvera dans la même situation que M. Leask.

• (4.50 p.m.)

Enfin, il y a eu des discussions pour déterminer si ce bill devrait être envoyé au comité de la pollution de l'environnement ou à un autre comité. Je crois qu'il y a beaucoup à dire en faveur de renvoi au comité des transports. Il est cependant sûr que nous devrions le déferer au comité déjà désigné et ensuite, il pourrait être transféré si, après quelque discussion à ce comité, on constate qu'il devrait être étudié par un comité plus considérable.

Je suis tout à fait d'accord avec ceux qui disent que les navires autres que les pétroliers peuvent transporter des polluants. Récemment, j'ai reçu une lettre sévère de quelqu'un qui a voyagé à bord de l'un des transbordeurs du Canadien National qui fait le service à partir de la Nouvelle-Écosse cette année et qui a été horrifié du déversement de déchets partout dans l'Atlantique. Je fais ces remarques dans l'esprit qui existe cet après-midi alors que nous tentons tous de faire quelque chose au sujet du grave problème de la pollution. C'est le désastre de l'Arrow qui m'a incité, comme d'ailleurs plusieurs autres députés, à participer au débat, et je pourrais souligner que le premier débat réel sur le sujet a eu lieu lorsque j'ai soulevé la question à la motion d'ajournement tard un soir pour déclarer qu'au moins les pilotes canadiens, familiers avec ces eaux, devraient être en fonction dans ces circonstances, et aussi qu'il faudrait une réglementation pour établir les routes de navigation qui devraient suivre les navires qui transportent des cargaisons virtuellement dangereuses. Je suis heureux de constater que l'ensemble de ces remarques, aussi bien que d'autres, font partie de la mesure législative dont nous sommes saisis, et pour cette raison, j'appuie le bill.

[M. McCleave.]

**M. l'Orateur suppléant:** A l'ordre. J'informe la Chambre que si le ministre parle maintenant il mettra fin au débat.

**L'hon. Donald C. Jamieson (ministre des Transports):** Je tiens d'abord à remercier tous les députés intervenus dans ce débat à l'appui des principes de ce bill, et les féliciter de leurs suggestions valables et bien conçues visant à l'amélioration de cette mesure. J'assure la Chambre que s'il est possible de mettre en application une suggestion quelconque relevant des compétences du Parlement et du gouvernement nous serons particulièrement heureux de le faire.

J'ai pris note de tous les commentaires présentés pendant ce débat mais la Chambre conviendra qu'avec le peu de temps dont je dispose, il m'est impossible de les traiter tous. J'aimerais cependant en évoquer un ou deux. En ce qui concerne le sentiment plus ou moins général que ce bill ne va pas assez loin, qu'il me soit permis de dire que l'idéal serait peut-être d'étendre la portée de différentes parties du bill. Mais des députés ont signalé avec justesse le manque de fondement de ce reproche en faisant remarquer que, unilatéralement, nous avons été plus loin en ce domaine que tout autre pays au monde. Nous avons étendu notre juridiction au maximum. En comité, je me ferai un plaisir de répondre en détail aux questions soulevées sur ce point et j'espère persuader les députés que notre position est exactement celle que j'ai indiquée.

On a dit qu'en dessous de 60° de latitude, nous n'avons pas été aussi loin que dans le cas des mesures contre la pollution de l'Arctique. Une fois encore, le député qui a soulevé cet argument a reconnu lui-même les raisons cachées de ces mesures. Les conditions exceptionnelles qui règnent dans le Nord sont totalement différentes de celles du Sud. Nous estimons ne pas avoir besoin des mêmes pouvoirs dans la partie du pays située en dessous de 60° de latitude que dans l'Arctique. Si nous étendions les zones de pollution à 100 milles de la côte est, par exemple, il nous serait extrêmement difficile de déterminer quels navires, parmi les innombrables bateaux qui croisent dans cette région, se dirigent vers des ports canadiens. J'espère également traiter cet aspect de la question en comité et si on peut démontrer qu'il est possible de renforcer ces dispositions d'une façon quelconque, je ne verrai aucun inconvénient à le faire.

J'aimerais maintenant évoquer les remarques du député de Saint-Jean-Est (M. McGrath) et le remercier. Ses vues sur notre position sont exactes; nos zones de pêche au large de la côte sud de Terre-Neuve présentent une lacune mais, à nouveau, il ne s'agit pas d'une gêne aussi excessive que l'estime le député par rapport à cette mesure législative. Par exemple, toute la baie de Plaisance fait partie de la zone de contrôle de la pollution. Ainsi, bien qu'existe à certains égards la lacune qu'il a évoquée, les possibilités de ce bill, même dans ces régions difficiles, sont plus grandes qu'on l'a estimé jusqu'à maintenant.

J'aimerais enfin dire que si les députés le désirent, nous pourrions passer à la deuxième lecture du bill et le renvoyer au comité mentionné dans la motion. Mais j'en-