

J'illustre ma pensée par quelques exemples dans les quelques minutes dont je dispose. A une étape, le ministre a déclaré vouloir que l'industrie garde ses effluents à l'intérieur de sa propriété, qu'elle ne les décharge pas à l'extérieur. Techniquement c'est possible, a-t-il déclaré. Puis, le ministre arrive avec un règlement, et il déclare à l'industrie des pâtes et papiers, ses amis: «Je n'ai pas réellement voulu dire cela. Nous vous permettons de continuer à déverser vos effluents dans les cours d'eaux partout au Canada, où ils tueront le poisson et détruiront l'environnement; le règlement le permet.» Nous avons une loi sur la lutte contre la pollution des eaux de l'Arctique qui est la mieux conçue du monde, mais elle ne s'applique pas au Canada dans les zones où naviguent les pétroliers; elle ne s'applique qu'aux zones que ne fréquentent que très peu de navires et aucun pétrolier.

Le navire *Vanlene* est à l'heure actuelle échoué sur les rochers de la baie Barkley, au large des côtes de l'île Vancouver. Ce navire a manqué son but d'au moins 100 milles, et il n'avait même pas un pilote canadien à bord pour l'amener dans les eaux canadiennes. Il paraît que ses compas étaient défectueux. Il a déjà déversé 30,000 gallons de mazout de soute au large de la côte ouest de l'île. Les propriétaires du navire, qui ne se soucient pas vraiment de ce qui s'est produit, ont de toute évidence fait preuve d'une négligence et d'une indifférence qui n'ont d'égale, jusqu'à présent, que l'attitude du ministère des Transports face à cette situation.

Nous avons sur les lieux en ce moment même des hauts fonctionnaires du ministère des Pêches, de celui de la Défense et de celui des Transports qui regardent, du haut du pont de leur navire, le courant entraîner le mazout déversé vers les plages de l'île Vancouver et de Long Beach, et qui sont incapables de nettoyer les eaux de manière efficace. Ils ont une racleuse de pétrole—pour employer le jargon technique—un appareil de nettoyage mis au point par le ministère des Transports, il est vrai, mais qui ne sert à rien, car il ne fonctionne pas quand les vagues ont plus d'un pied et demi de haut, ce qui est toujours le cas au large de la côte ouest de l'île Vancouver. La racleuse de pétrole ne fonctionne pas parce que le mazout de soute se transforme, dans les eaux de cette température, en une substance semblable à du caoutchouc. Tout ce que fait la racleuse de pétrole, c'est essayer de tirer cette substance caoutchouteuse dans les navires-citernes et les péniches qui, paraît-il, se trouvent sur les lieux. Rien n'a été fait. Les fonctionnaires chargés d'administrer la loi sur la marine marchande du Canada et le gouvernement ont fait preuve d'incurie. Malgré nos exigences en matière de pilotage, aucun pilote ne se trouvait sur ce bateau. Des négligences ont également eu lieu au cours des opérations de décontamination de ce pétrole.

• (1630)

La Hope Enviro Control Ltd de Victoria a mis au point un équipement de décontamination dont le fonctionnement est fondé sur la création d'un tourbillon. Une hélice submergée crée ce tourbillon qui ramène le pétrole à la surface de l'eau ainsi que la sciure et les entraîne au centre du tourbillon. Cet équipement comprend une vis sans fin. Cette entreprise est entrée en rapport avec le ministère des Transports en lui proposant d'essayer son équipement sur cette nappe de pétrole. Elle reçut une réponse indifférente de Norm Siegsworth, directeur de cette opération de décontamination, qui l'autorisa à essayer. Cependant, on lui a interdit l'utilisation des péniches ou des équipements du ministère des Transports qui se trouvent sur place et ne sont pas utilisés. Pourquoi le

gouvernement n'autorise-t-il cette entreprise à essayer? Peut-être résoudre-t-elle le problème. Dans cette région de la côte, les frayères des harengs et les colonies d'otaries, ont déjà été détruites par le naufrage de ce bateau. La situation ne peut que se détériorer si on n'intervient pas valablement.

J'aimerais parler quelques instants du projet d'itinéraire pour pétroliers le long de la côte ouest. La première chose qu'il nous faut faire avec le réseau transalaskien de Valdez Bay à Cherry Point, dans l'État de Washington, est de faire de la législation antipollution des eaux arctiques la meilleure loi du monde. C'est ce que dit le gouvernement. Il faut qu'elle s'applique aux côtes ouest et est. Si des pétroliers américains doivent transporter du pétrole de Valdez Bay à l'État de Washington, il faut que leurs bateaux restent à 100 milles marins au large ou que nous insistions pour qu'ils soient conformes aux règlements stricts promulgués par nous aux termes de la loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques. Je n'entre pas dans les détails mais cette loi englobe les équipements de sécurité, les coques doubles, l'équipage, l'équipement de navigation, etc.

Nous ne devrions pas être si pressés de coopérer avec les magnats du pétrole qui veulent construire un pipe-line dans la vallée du Mackenzie. Nous devrions chercher à préserver l'écologie de l'Arctique et de la vallée du Mackenzie. Les recherches qu'a faites le gouvernement jusqu'ici ne portent pas sur la préservation de l'écologie, mais sur la mesure dans laquelle un pipe-line construit dans la vallée du Mackenzie endommagerait l'écologie. Le gouvernement dit qu'il ne s'intéresse qu'à minimiser ces dommages. Il étudie la question sous un mauvais angle. De toute façon, cette question n'a pas préoccupé le gouvernement jusqu'ici. Ce dernier a complètement négligé d'étudier la question des droits souverains des Indiens et des Esquimaux du Nord qui détiennent toujours les droits aborigènes sur ce territoire. Ces gens sont beaucoup plus préoccupés par leur patrimoine et l'écologie de cette région que le ministre de l'Environnement (M. Davis) ne le sera jamais, même s'il vit jusqu'à 150 ans.

M. Lloyd Francis (secrétaire parlementaire du ministre des Affaires des anciens combattants): Monsieur l'Orateur, je désire féliciter le motionnaire. J'ai écouté avec grand intérêt sa déclaration si minutieusement rédigée. La motion est d'ordre général. Elle parle de normes nationales et soutient que c'est au gouvernement fédéral de se lancer dans cette voie. Je n'ai pas l'intention aujourd'hui de parler de ce qu'il est possible de faire à l'échelle nationale pour ce qui est des normes et du travail dans ce contexte.

J'ai écouté avec un certain intérêt les remarques du dernier orateur. Avant de passer au sujet dont je veux traiter aujourd'hui, j'aimerais faire un ou deux commentaires sur ce qu'il a dit. Premièrement, je ne crois pas qu'on défende la cause de l'écologie par des déclarations extrémistes. Le député qui vient tout juste de parler a raison de s'inquiéter des dommages causés à l'otarie et aux bancs de hareng. Le ministre de l'Environnement (M. Davis) m'a assuré que des fonctionnaires compétents dans le domaine de l'environnement et très préoccupés sur cette question ont procédé à une étude et n'ont trouvé aucun indice de dommage. Le député de Comox-Alberni (M. Barnett) a fait une déclaration pour préciser qu'il n'y avait aucun indice de dommage. L'argument écologique est fondé et sérieux. Les dégâts que provoque un déversement de pétrole sautent aux yeux de tous les Canadiens.