

bill par rapport à l'ensemble de notre économie. Nous devons admettre que, directement ou indirectement, c'est le consommateur qui devra faire les frais de cette loi. Il nous faudrait des estimations détaillées de la hausse de prix des produits pétroliers au Canada qu'entraîneraient l'assurance-responsabilité, le péage sur le tonnage de pétrole et les normes exigées pour l'aménagement d'installations à bord des navires qui transportent sur notre territoire des cargaisons d'agents de pollution. Le comité devrait être mis au fait de l'impact direct de cette loi sur l'industrie pétrolière canadienne.

Si notre lutte contre la pollution doit être efficace, les Canadiens doivent saisir le coût et la raison de cette initiative. Ils doivent être en mesure d'en comparer le coût aux avantages pour notre environnement. Si nous ne savons susciter et développer cette compréhension, cette mesure connaîtra le même sort que beaucoup d'autres dont les dispositions étaient ambitieuses et les objectifs louables: les gouvernements et l'entreprise privée n'y adhéreront que pour la prime. Les délibérations du Parlement auront été futiles. La mesure n'assurera aucune protection efficace peu importe le texte de la loi.

Un aspect important du projet de loi que j'accepte est la prévision de normes spéciales pour les navires transporteurs de polluants, d'hydrocarbures et autres substances nocives, dans nos eaux, ainsi que l'établissement d'un nouveau service d'inspection portant sur les risques de pollution. Ces dispositions semblent être constructives, mais le comité doit certainement se demander si ces nouveaux services peuvent être établis sans chevauchement et sans faire double emploi avec des services existants du gouvernement et de quelle façon ils peuvent être efficacement établis pour mieux atteindre les objectifs véritables du projet de loi. Je m'intéresse à ces articles du projet de loi et je les approuve dans l'ensemble.

Le comité doit examiner le bill et s'assurer qu'il ne comporte pas de lacune. Le député de Fraser Valley-Ouest, pour sa part, en a déjà décelé une: la mesure ne s'applique pas au-delà de 12 milles de notre littoral. J'imagine bien que le ministre des Transports a déjà eu l'occasion de survoler dans un petit avion certaines parties de notre littoral. Pour ma part, quand on regarde de 2,000 pieds à bord d'un petit avion, une bande de 12 milles paraît fort étroite.

La partie occidentale de ma circonscription qui avance dans la mer a de tous les temps été reconnue comme le cimetière du Pacifique. L'histoire nous parle du nombre incalculable de naufrages survenus le long de cette côte. L'un des secteurs compris dans le nouveau parc maritime national du littoral du Pacifique est justement ce secteur que longe l'historique sentier de sauvetage où il existe depuis toujours une ligne téléphonique à fil unique. Quand des marins naufragés parvenaient à se traîner jusqu'au rivage, ils empruntaient ce sentier et, parvenus au premier appareil téléphonique, ils signalaient leur présence. Dans les jours lointains des voiliers et des petits paquebots, les naufrages étaient fréquents. Même si aujourd'hui on ne dénombre plus autant de naufrages, il nous faut néanmoins tenir compte des naufrages de navires plus gros. Il se peut qu'il y ait moins de désastres, mais quand ils se produisent ils sont beaucoup plus catastrophiques.

J'ai déjà mentionné le naufrage du *Schiedyk* peu avant la mise en vigueur de la loi de 1969. Depuis lors, il y a eu

[M. Barnett.]

l'affaire de l'*Arrow* au large des côtes de l'Atlantique, de même que le naufrage d'une goélette au large de l'île Nootka. Si, dans ce dernier cas, il s'était agi d'un pétrolier, le désastre aurait été plus grave que celui de l'*Arrow* et, pour y faire face sur le plan matériel, les difficultés auraient été infiniment plus grandes.

• (3.30 p.m.)

Il est quasi incroyable qu'à notre époque, avec toutes les aides électroniques à la navigation qui existent, les stations de loran, les phares, et tout ce qui a été installé le long de cette côte, un capitaine de navire se dirigeant vers la côte nord-ouest de l'Amérique puisse se trouver à quelque 250 milles du détroit de Juan de Fuca, traverser des écueils qu'il n'aurait pas voulu affronter s'il en avait connu l'existence et finir par échouer sur les rochers. Des navires de ce genre, battant un pavillon qui équivaut, dans les temps modernes, au pavillon noir des pirates, n'auraient jamais dû se trouver près des rives canadiennes, qu'ils soient des pétroliers ou qu'ils ne constituent un danger pour notre faune marine que du fait du carburant contenu dans leurs soutes.

Il devrait être évident que la limite de 12 milles proposée, que ce soit dans nos propres lois ou en droit international, est lamentablement insuffisante. Personne ne devrait se faire d'illusions là-dessus. Lorsque, à l'automne dernier, j'ai survolé les chalutiers soviétiques et observé leurs opérations dans la région du parc marin des États-Unis, j'avais presque l'impression de pouvoir étendre la main et toucher les sables de Long Beach, et pourtant les navires se trouvaient alors à environ 20 milles au large. Pour avoir une valeur réelle, la juridiction devrait à mon avis s'étendre jusqu'à la limite de ce qui est désigné comme la zone interdite à l'Annexe de la Convention internationale sur la prévention de la pollution des eaux de la mer par les hydrocarbures, c'est-à-dire à une distance de 100 milles. La Convention fait allusion à ce qui est connu dans l'océan Pacifique comme la mer occidentale canadienne s'étendant sur une distance de 100 milles de la pointe de terre la plus rapprochée le long de la côte ouest du Canada. Sur la côte de l'Atlantique, pour ce qui est du Canada, la zone s'étendrait au nord du 42,05 degré de latitude jusqu'au 64,37 degré de longitude à l'ouest le long de la côte orientale à une distance de 100 milles de la pointe de terre la plus rapprochée. C'est la distance minimale qui devrait s'appliquer en vertu de celle loi.

Nous pourrions appliquer, je crois, une juridiction de ce genre, sans tenir compte des dispositions de la loi internationale, au moins en ce qui concerne tous les navires naviguant en direction de ports canadiens ou en sortant; autrement dit, nous pourrions nous assurer que toutes les normes requises seraient respectées. Je parle, bien entendu, des règlements régissant les navires transportant des marchandises susceptibles de polluer gravement nos eaux. Il ne serait pas plus difficile d'exiger que ces navires soient inspectés à 100 milles au large du rivage canadien, s'ils sont en route pour un port canadien, qu'au point d'entrée mentionnée dans le bill comme eaux canadiennes. Si le gouvernement n'est pas disposé à faire dans ce bill le même genre de déclaration que dans le projet de loi contre la pollution des eaux, nous pourrions du moins, à mon avis, faire honte aux autres nations dont les navires veulent croiser au voisinage de nos côtes et les amener à fréter des bâtiments répondant