

parmi ses membres qu'un seul député de notre parti. Ensuite, comme l'a mentionné le député de Parry Sound-Muskoka (M. Aiken), le comité a autre chose à faire. Peut-être vaudrait-il mieux augmenter le nombre de ses membres afin qu'il puisse s'occuper de diverses questions dont il a la charge.

Une voix: Ce bill-ci n'ira pas au comité des transports.

M. Rose: Je m'en rends compte, et c'est de cela que je me plains.

En terminant, j'ajouterais que nous surveillerons le bill de près à toutes les étapes en cherchant à en modifier l'orientation ici et là. Je félicite le ministre d'avoir présenté cette mesure. Je réitère ma principale objection: le bill établit une juridiction géographique trop restreinte. Il devrait avoir une plus grande portée. Nous estimons que les moyens mobiles de nettoyage envisagés devraient être délimités et établis soit par les dispositions de la présente mesure législative soit par le règlement qui en découlerait.

L'hon. M. Jamieson: Monsieur l'Orateur, puis-je simplement expliquer une question au député? Je n'insiste pas spécialement pour déférer ce bill à ce comité en particulier. Je désire informer la Chambre qu'à notre avis, ce comité paraît l'endroit le plus logique pour l'examen du bill, étant donné toutes les circonstances. Cependant, si la Chambre veut changer cela, je ne m'y oppose sûrement pas.

M. James A. McGrath (Saint-Jean-Est): Monsieur l'Orateur, puis-je d'abord saisir cette occasion pour offrir mes félicitations au ministre des Transports, auquel l'université Memorial de Terre-Neuve a conféré un doctorat honorifique.

Des voix: Bravo!

Une voix: Il est maintenant «docteur».

M. McGrath: Je n'hésite pas à dire que je me réjouis de ce que notre université ait honoré le ministre. Il le mérite certainement.

Des voix: Bravo!

M. McGrath: C'est peut-être une coïncidence mais la première chose qu'a faite le ministre, après avoir reçu un doctorat honorifique en droit, a été de se plonger dans le domaine plutôt nébuleux et enchevêtré du droit maritime.

Le député de Parry Sound-Muskoka (M. Aiken) a exposé les principales opinions de mon parti et certaines de nos réserves sur le bill à l'étude. Il en a souligné certaines lacunes, tout en indiquant à la Chambre que nous en appuyons le principe, ce que je suis heureux de rappeler.

Je voudrais faire valoir un ou deux points d'un intérêt particulier pour la région du pays que je représente. Je sais qu'ils sont d'un intérêt particulier pour le ministre. Peut-être aura-t-il la possibilité d'en traiter lors de l'étude du bill au comité. Je remarque que plusieurs des principales recommandations du groupe d'étude McTaggart-Cowan ont été négligées dans la rédaction du bill. Je

relève également que, à ma connaissance, ce rapport n'a jamais été déposé à la Chambre. Je comprends difficilement pourquoi ce rapport n'a pas été déposé et pourquoi une déclaration ministérielle n'a pas été faite.

En parlant de déclarations, monsieur l'Orateur, j'ajoute ceci. Lorsque le ministre a participé l'an dernier à la conférence de Bruxelles sur la pollution de la haute mer, il a promis, éperonné par les députés de l'opposition, de faire une déclaration sur les résultats de cette conférence quant à l'attitude qu'avait adoptée le Canada et la ligne de conduite que notre pays entendait suivre au cours des conférences internationales ultérieures. On a privé la Chambre d'une telle déclaration et de l'occasion de faire des commentaires. Le ministre me corrigera, si je me trompe.

Mon allusion à la conférence de Bruxelles me rappelle ce que j'estime être la principale faiblesse de la mesure législative actuellement à l'étude: le fait que le Canada ait jugé nécessaire de prendre cette initiative unilatérale dans un domaine où l'action ne peut être efficace que si elle est multilatérale. L'adoption de cette mesure, nous permettra simplement de faire observer les règlements pertinents dans les limites de nos zones territoriales de pêche. On sait fort bien que certains des superpétroliers du monde, ceux de la grosseur du *Manhattan*, par exemple, exigent au moins neuf milles pour passer de la pleine vitesse à l'arrêt complet. On voit facilement la difficulté qu'offre pour nous l'exercice d'une autorité aussi limitée et celle que nous éprouverons pour exercer un contrôle significatif sur cette forme très grave de pollution.

Étant donné l'idée d'appliquer cette mesure législative dans les limites des zones de pêche territoriales canadiennes, nous courons immédiatement au-devant d'ennuis rien que dans la propre circonscription du ministre et à Terre-Neuve. L'unique région où le gouvernement a été incapable d'appliquer efficacement le règlement des zones de pêche est celle située au large des côtes sud et est de Terre-Neuve. Il existe une excellente raison à cela, le gouvernement ayant les mains liées par des accords internationaux hérités de la Grande-Bretagne et dont il prétend que nous devons nous accommoder. Ces traités concernent les droits de pêche traditionnels d'autres pays qui font la pêche sur les côtes de Terre-Neuve depuis des siècles.

Les difficultés se sont encore aggravées à la signature récente par Terre-Neuve d'un accord avec un consortium international, prévoyant la construction d'une raffinerie d'une capacité de 100,000 barils de pétrole à Come-By-Chance dans la baie de Plaisance, sur la côte sud-est de Terre-Neuve, seule région où le bill dans sa forme actuelle serait inopérant. Actuellement, la plus importante raffinerie de pétrole de l'Est du Canada est la raffinerie de 50,000 barils implantée au Nouveau-Brunswick ou en Nouvelle-Écosse. On peut donc se rendre compte de l'importance de la nouvelle raffinerie projetée sur la côte est et des graves dangers de pollution qu'elle pose à l'unique région de Terre-Neuve échappant à la juridiction de ce bill. En toute sincérité, cela m'inquiète énormément. Nous n'aurions pas eu besoin de prévoir de telles restrictions dans un bill de cette sorte si nous