

Il y a quelques jours, M. McTaggart-Cowan, qui dirige le groupe de travail nommé pour faire enquête sur le naufrage de l'*Arrow* et dépolluer les eaux contaminées, a exprimé l'avis qu'il devrait y avoir un accord international pour réglementer l'outillage et le fonctionnement des pétroliers, semblable aux règlements qui régissent les avions commerciaux. Il poursuit et je cite:

• (10.00 p.m.)

Toute cette affaire de pavillons de complaisance est un inconvenable gâchis. Si les lignes commerciales aériennes administraient leur entreprise comme les pétroliers un DC-8 s'écraserait chaque semaine et le monde entier crierait halte-là.

Il en arrive à la remarque qu'en 1944 un accord international de l'aviation civile a été conclu qui définit les normes de sécurité, les exigences en matière d'appareils d'aide à la navigation et la réglementation relative aux avions commerciaux. Un avion commercial, peu importe sa destination, doit obéir à ces règlements même si les prérogatives essentielles du pilote sont préservées en cas d'urgence. Tous les pays du monde adhèrent à l'accord international de l'aviation civile. Il ne voit aucune raison pourquoi, si des pays peuvent coopérer dans le domaine de l'aviation, ils ne pourraient y parvenir quand il s'agit de bateaux. Nul doute que ce soit là un objectif souhaitable qu'il nous faudrait encourager vigoureusement.

La règle sur les pavillons de complaisance permet, en vertu des règlements maritimes d'un pays laxiste, l'exploitation d'un navire qui arbore son pavillon. C'est une manière facile de s'en sortir pour une compagnie ou un propriétaire peu scrupuleux qui veulent se soustraire aux normes de sécurité et de service sur lesquels leur propre pays pourrait insister. Elle permet au navire de circuler dans les eaux internationales avec des cargaisons dangereuses, qu'il soit capable ou non de tenir la mer. Au cours des prochaines années l'environnement mondial subira d'immenses dommages à moins que des mesures ne soient prises pour remédier à la situation.

Je trouve que le Canada doit imposer des règlements très sévères aux navires qui pénètrent dans nos eaux territoriales. Il faut insister sur des normes de sécurité complètes et satisfaisantes. Nous ne tenons pas à ce que se reproduisent des incidents comme celui dont nous avons été témoins lorsque l'*Arrow* a coulé sur la côte est. Il est absurde d'interdire le forage de puits de pétrole dans le golfe de Georgie si nous permettons la présence de pétroliers sans aides à la navigation suffisantes, etc. dans la région. Le risque d'un autre rejet de pétrole qui nous coûtera cher dans nos eaux territoriales sera considérablement réduit si les amendements voulus sont bientôt

[M. Harding.]

apportés à la loi sur la marine marchande du Canada. Il va sans dire que dans le domaine international nous devrions énergiquement insister sur l'établissement de normes de sécurité satisfaisantes dans la navigation, car l'écologie des océans nous préoccupe aussi.

Il semble que ce soit le moment voulu pour le Canada d'examiner ses besoins en marine marchande. Nous disposons de tous les éléments pour agir avec succès dans ce domaine. Nous sommes l'une des plus grandes nations importatrices et exportatrices du monde. Notre littoral est l'un des plus longs. Nous avons des chantiers de construction navale qui agonisent sur les deux côtes à l'Est et à l'Ouest. Nous avons les spécialistes et les ouvriers nécessaires à l'exploitation de ces chantiers. Non seulement cela assurerait des emplois et des revenus, mais nous pourrions doter notre marine marchande des normes de sécurité nécessaires si l'on veut assurer la meilleure protection possible de nos régions côtières. J'espère que cette question figurera en même temps que celle des normes de sécurité appropriées en tête de la liste des priorités à la prochaine session de la Chambre.

[Français]

**M. Gérard Loiseau (secrétaire parlementaire du ministre des Transports):** Monsieur le président, je tiens à féliciter l'honorable député de Kootenay-Ouest (M. Harding) de s'intéresser à la question de la pollution.

On se souviendra que, cet après-midi même, le député d'Esquimalt-Saanich (M. Anderson) a présenté un bill privé concernant la pollution. Nous savons tous que la pollution fait actuellement l'objet d'études et d'observations très à propos.

Quant à la question du député de Kootenay-Ouest, le 3 juin dernier, l'honorable député de Parry Sound-Muskoka (M. Aiken) en posait une semblable le 5 juin, comme en fait foi la page 7767 du compte rendu officiel des débats, ce qui démontre encore une fois l'intérêt que portent les députés à la question de la pollution.

J'aimerais citer quelques mots que disait le ministre, en réponse à la question du député de Parry Sound-Muskoka. Voici:

...De fait, nous avons agi ainsi à Bruxelles en novembre dernier. En outre, comme je l'ai signalé à la Chambre de temps à autre nous travaillons actuellement à modifier sensiblement la loi sur la marine marchande du Canada, ce qui donnera lieu à l'amélioration que M. McTaggart-Cowan ainsi que d'autres, y compris moi-même, souhaitent.

Il est vrai que, récemment, le fameux incident du *Arrow*, en Nouvelle-Écosse, a ouvert les yeux de beaucoup de gens, ce qui va inciter le ministère à édicter avec plus de célérité des règlements concernant la pollution.