

*Immersion de déchets en mer—Loi*

tout à l'heure, au long de leurs parcours. Bien sûr, il est difficile de surveiller tous ces navires, surtout quand ils quittent les eaux territoriales. Je crois que c'est aussi grave à l'extérieur qu'à l'intérieur de la limite de 12 milles, parce qu'on subit nécessairement les effets de ces déchets. Je crois qu'il va falloir que la Commission puisse, soit par une entente internationale ou autrement étendre sa juridiction au delà de ces limites et surveiller beaucoup plus loin, afin de pouvoir, encore une fois, déceler ceux qui contreviendront à la loi que nous allons voter.

Je crois, monsieur l'Orateur, que si nous ne prenons pas les grands moyens pour arrêter cette pollution qui nous envahit de plus en plus à mesure que la navigation augmente, et la navigation augmente nécessairement, si nous ne prenons pas les grands moyens pour préserver nos eaux, je pense qu'il en sera fait dans quelques années de la végétation, de la faune marine.

Monsieur l'Orateur, je voudrais encore davantage attirer l'attention de la Chambre sur nos nouveaux super-cargos, qui vont sillonner nos mers. Les déchets qu'ils déversent tout au long de leur parcours sont beaucoup plus considérables.

Lorsqu'il arrivera un accident à ces cargos, il va falloir que le Canada soit muni de systèmes de nettoyage des eaux. Le ministre le disait tout à l'heure que nous en avons déjà quelques-uns, mais je pense qu'ils ne sont pas adéquats. Cela nécessitera certainement des investissements du gouvernement. Mais lorsqu'il faut protéger la vie humaine, monsieur l'Orateur, je crois que nous ne devons pas tellement considérer les crédits, mais nous orienter vers la nécessité qui nous est imposée aujourd'hui de protéger la mer, les hommes et les animaux qui vivent de la mer.

On nous disait tout à l'heure qu'il y avait à peu près six appareils de nettoyage en cas d'accidents causés par les bateaux. Je ne suis pas complètement au courant du système de protection qui existe sur la côte de l'Atlantique, mais je crois bien que si on veut réellement mettre cette loi en pratique, si on veut qu'elle soit efficace, il va falloir tout simplement construire des appareils modernes. Si un accident se produit, et il s'en produira, étant donné tout le trafic maritime, il faut absolument qu'on prévienne des systèmes de nettoyage des plus modernes pour parer au pire lorsqu'un accident se produira.

Monsieur l'Orateur, je ne veux pas prolonger plus longtemps la discussion sur ce bill, parce qu'il sera étudié en comité, et les membres du comité sauront l'étudier adéquatement. Mais je souhaite que cette loi ne reste pas lettre morte dans les statuts du Parlement, mais qu'elle soit efficace. On dit que le ministère aura le droit de nommer des personnes responsables pour faire partie du comité. C'est au gouvernement qu'il revient de les nommer, mais je souhaite qu'elles soient le plus compétentes possible. Qu'on se base, non pas comme le disait mon préopinant sur une question politique, mais sur la compétence, afin que la loi donne à ces personnes les pouvoirs d'action nécessaires pour agir directement sur n'importe quel navire et au sujet de n'importe quelle offense. Je crois que ce sera la meilleure manière de protéger la population canadienne.

● (1630)

[Traduction]

**M. Hugh A. Anderson (Comox-Alberni):** Monsieur l'Orateur, je voudrais féliciter le ministre d'avoir présenté le bill C-37 parce que j'estime qu'il enrichit l'arsenal dont nous disposons pour protéger l'environnement. Peut-être que j'anticipe, mais je dois également féliciter le député de

[M. Gauthier (Roberval).]

Esquimalt-Saanich (M. Munro) pour son exposé documenté et intelligent concernant la menace que représentent les pétroliers pour la côte de la Colombie-Britannique. C'est une bonne occasion d'aborder cette question avec objectivité, car, je crois, de nombreux députés se préoccupent de l'environnement et surtout du déversement en mer de déchets et de substances diverses. J'estime que le gouvernement a fait beaucoup de progrès dans la protection de l'environnement, surtout l'environnement maritime, grâce à des mesures comme le bill C-25 dont le comité est maintenant saisi, la loi sur la marine marchande, la loi sur les pêches et, aujourd'hui, par la présentation du bill C-37.

Je suis très satisfait de ce qu'en plus des amendes—qui j'en conviens sont élevées et serviront ou devraient servir de moyens de dissuasion, car \$100,000, c'est une forte somme qu'il s'agisse d'une grosse entreprise ou d'une petite, d'une flotte ou d'une flottille—on prévoit la détention, la saisie et la confiscation. Ces dispositions assurent un double pouvoir de sanction à la loi et j'estime que ces moyens de dissuasion sont adéquats. Par le passé, on a déploré que telle mesure législative n'était pas assez vigoureuse, mais je crois que les députés admettront que les moyens de dissuasion prévus par ce bill, sont de taille, qu'il s'agisse des amendes ou, comme je l'ai dit, des dispositions prévoyant la détention et la saisie.

Je m'inquiète de l'absence de lois au sujet du déversement de déchets dans l'Arctique, non seulement dans l'océan, mais sur les glaces. Je tiens à féliciter le ministre d'avoir inclus une disposition concernant les glaces dans le bill. L'Arctique est d'une grande importance pour notre pays, les députés s'en rendent compte, et compte tenu du délicat équilibre de l'écologie, une loi spéciale sur les dangers concernant les glaces s'impose vraiment si l'on veut protéger cette importante région du Canada. La nomenclature des substances interdites dans le bill C-37 est louable, selon moi. Il ne saurait y avoir d'erreur au sujet des substances déversées dans l'océan par des navires ou des avions, puisqu'une nomenclature a été établie et qu'il faudra s'y conformer.

Une seule chose m'inquiète, non au sujet du bill C-37, mais du transport du pétrole des gisements pétrolifères de Prudhoe Bay en Alaska aux raffineries de Washington. Je sais que les représentants actuels de même que les anciens ont livré une longue et dure lutte pour trouver un moyen de transporter le pétrole de cette région de l'Alaska aux raffineries américaines. Je comprends le problème qui se pose pour les États-Unis. Comme ce pays manque de pétrole, il met tout en œuvre pour trouver des ressources chez lui et en Alaska pour pouvoir en disposer le plus vite possible et imprimer un essor à l'économie au plus tôt. Compte tenu du prix mondial du pétrole, la balance des paiements des États-Unis accuse un déficit considérable vu leur état de dépendance dans ce domaine. N'empêche qu'il doit y avoir un autre moyen de transporter ce pétrole au marché américain. Le Canada a proposé plusieurs autres solutions. Nous avons songé à celle de la vallée du Mackenzie. Le premier ministre de la Colombie-Britannique a suggéré de construire un chemin de fer pour transporter le pétrole du versant nord à l'Alberta en passant par les Territoires du Nord-Ouest.

● (1640)

A mon avis, le gouvernement devrait faire tout ce qu'il peut pour trouver un autre moyen d'approvisionner les raffineries américaines avec ce pétrole. Si, du point de vue de l'environnement, il conviendrait de l'acheminer par voie terrestre, nous devrions faire tout en notre pouvoir