

Je représente la seule circonscription électorale au Canada, monsieur l'Orateur, qui ait 700 milles de long et un demi-mille de large. Tel est bien le cas. Certaines parties sont en effet si étroites que j'ai du mal à m'y introduire.

• (12.20 p.m.)

**Des voix:** Bravo!

**L'hon. M. Jamieson:** Quoi qu'il en soit, monsieur l'Orateur, le fait est que, comme je l'ai déjà dit, nous ne pouvons exercer un contrôle contre la pollution sur toute la côte en même temps et nous envisageons d'établir des dépôts pour équipes mobiles en divers points.

Je n'ai pas abordé ce qui constitue peut-être la partie la plus importante du projet de loi. Je vais le faire rapidement. Il s'agit de celle qui vise à renforcer et à appuyer l'idée que lorsqu'il y a pollution, le pollueur doit payer. Comme les députés le verront lorsque le projet de loi passera en comité, nous avons prévu plusieurs moyens d'y parvenir. Tout d'abord, nous avons prévu que les divers propriétaires de navires devront prouver qu'ils peuvent faire face à leurs engagements grâce à de l'assurance, des obligations, etc., et que l'assurance est en vigueur avant qu'ils n'entrent dans les eaux canadiennes ou n'en sortent. Ensuite, nous nous proposons d'imposer une taxe allant jusqu'à 15 cents la tonne, non seulement sur le pétrole qui arrive au Canada mais sur tout le pétrole qui circule au Canada par voie maritime. En d'autres termes, nous voulons faire face au genre de situation qui s'est produit dans le golfe Saint-Laurent.

Les dispositions de la loi s'appliqueront à ce genre de situation. Nous ne savons pas exactement combien nous rapportera ce péage mais à 15 cents la tonne en moyenne, elle devrait rapporter à peu près \$300,000 par année. Et pour vous montrer que ce n'est pas là un montant exagéré, je vous dirai—et je pense que les députés le savent déjà—que le nettoyage du pétrole déversé par l'Arrow a coûté beaucoup plus de \$300,000. Nous proposons donc de créer cette caisse.

A mon sens, l'un des aspects de cette caisse que les députés apprécieront, et dont je me félicite au plus haut point—et je suis très fier de pouvoir présenter ce texte à la Chambre, car je pense que les députés d'en face qui représentent les Maritimes s'en réjouiront aussi—est qu'elle servira et pourra servir à la couverture des pertes subies par les pêcheurs du fait de la pollution. Il n'existait pas jusqu'ici de moyen permettant aux pêcheurs d'obtenir une compensation. Il s'est avéré extrêmement difficile, sinon impossible, à des particuliers d'intenter une action en justice ou de prendre quelque autre initiative du même genre. Il n'y avait pas d'autre issue que la générosité du gouvernement lorsqu'il s'agissait de compenser une perte de revenu. Dans le cadre de ce programme, la caisse de pollution servira au règlement d'un incident provoqué par la pollution. Des paiements pourront également être effectués par elle en vue de compenser une perte de revenu.

En fait, les pêcheurs bénéficieront d'une double protection. D'une part, la caisse couvrira les pertes de revenu; d'autre part, les articles concernant la responsabilité, dont j'ai fait état et qui prévoient une assurance, etc.,

s'appliqueront à tout dommage que pourraient subir l'équipement, les quais, les bateaux et d'autres biens des pêcheurs. Ainsi, il existe une distinction bien nette qui, à mon avis, jouera de façon fort satisfaisante. Autrement dit, il existe une disposition précise de garantie qui s'appliquera là où des navires sont endommagés, des filets abîmés ou autre chose du genre. La caisse peut d'autre part servir à compenser les pertes de revenu et, ainsi nous serons en mesure d'effectuer les versements aux pêcheurs beaucoup plus vite que nous ne le pourrions autrement et ainsi de leur faire traverser les périodes difficiles auxquelles ils auront inévitablement à faire face dans de telles circonstances.

On a posé un certain nombre de questions au sujet de cette mesure. Je n'ai pas la prétention d'avoir essayé aujourd'hui de répondre à toutes, loin de là. Mais je puis affirmer, je crois que, chez les armateurs, on est unanime à dire que nous avons fait plus, oui, beaucoup plus que tout autre pays, en adoptant une mesure de ce genre afin de nous protéger nous-mêmes. Monsieur l'Orateur, personnellement, je n'ai absolument aucune excuse à faire à cet égard. Nous avons pu constater, comme j'ai tenu à le démontrer plus tôt dans mes observations, qu'à travers les siècles, le droit maritime en général a toujours favorisé les armateurs. Il est grand temps, je pense, de changer les circonstances et d'essayer de corriger le déséquilibre en notre faveur et selon nos intérêts.

Je crois donc que nos propositions auront deux effets, si non beaucoup d'autres. Mais au moins nous arriverons à deux choses. Premièrement, nous rendrons les armateurs plus conscients de ce que j'appellerai leur responsabilité fondamentale dans ce domaine. Il n'y aura plus aucune pitié pour ceux qui veulent exploiter au maximum le marché du transport du pétrole et d'autres matières en utilisant des baignoires pourries et rouillées pour transporter ces substances dangereuses pour la pollution. Deuxièmement, je pense que ce projet de loi nous aidera à nous mettre d'accord sur notre but ultime: un accord international sur toute cette question du contrôle de la pollution, non pas seulement dans les eaux côtières ou territoriales, mais aussi en haute mer. Troisièmement, et ceci découle des deux autres points, nous voulons que les armateurs, les équipages et les capitaines des navires deviennent plus conscients de leurs responsabilités lorsqu'ils naviguent dans nos eaux, non seulement qu'ils naviguent avec prudence, mais aussi qu'ils préviennent les fuites d'huile et s'occupent du nettoyage des soutes, des débris et d'autres choses dont malheureusement les équipages et les capitaines ne se soucient guère actuellement.

A cet égard, nous avons majoré à \$100,000 ce qui était essentiellement une amende symbolique de \$5,000 pour ce genre de pollution. En outre, comme les juristes dans cette enceinte pourront s'en rendre compte lorsque la mesure sera étudiée en comité, nous avons élargi la base sur laquelle nous nous fonderons pour tenter des poursuites au propriétaire d'un navire ainsi exploité. Nous avons cherché, au cours de plusieurs mois d'étude intensive, à déterminer exactement quel genre de mesures seraient requises. Nous avons, je crois, abouti à ce qui, pour le moment, représente le plus que nous puissions accomplir unilatéralement.