

mais, selon les preuves que nous avons en main, les problèmes de pollution en haute mer s'aggravent au lieu de diminuer.

Monsieur l'Orateur, comme le député de South Shore, mon parti reconnaît que le bill à l'étude n'a pas été conçu pour régler l'ensemble des problèmes de pollution qui sont de plus en plus graves dans tous les océans. Le ministre des Transports (M. Jamieson) estime, d'après ce qu'il a dit en présentant le projet de loi, que ce dernier permettrait de protéger les côtes immédiates du Canada de la pollution pétrolière et d'autres polluants attribuables aux cargos de fort tonnage. Nous avons l'intention, lors de l'étude du bill au comité et à l'étape de la deuxième lecture, de voir jusqu'à quel point la mesure répondra à l'attente du ministre des Transports.

Dans son exposé, le ministre nous a parlé de l'époque où il s'occupait de radiodiffusion et des experts qui surgissaient de tous côtés. Il a établi un parallèle entre ces experts et ceux qui aujourd'hui s'improvisent experts en matière de pollution. J'ignore si je suis un expert improvisé ou véritable en matière de pollution. Me rappelant un entretien que j'ai eu avec le ministre lorsqu'il était radiodiffuseur, je peux dire à la Chambre que depuis ce jour-là, je l'ai toujours considéré comme un expert dans le domaine de la radiodiffusion.

Le ministre a consacré une bonne partie de son discours aux raisons qui ont suscité la création d'un groupe, sous l'empire de son autorité, après l'incident de l'*Arrow* dans la baie Chédabouctou. J'ai eu l'occasion d'examiner le tome 1 du rapport de ce groupe. Même s'il ne fournit pas toutes les solutions aux problèmes de la pollution en mer, je peux dire qu'une étude du rapport m'a révélé que si le ministre n'a su produire instantanément des spécialistes dans le domaine de la pollution, il a connu au moins un certain succès dans cette entreprise en obtenant une certaine somme de conseils aussi avisés qu'instantanés. A ce point de vue, j'ai trouvé la lecture du rapport très encourageante. Nous pourrions peut-être ajouter qu'il pourra influencer sur le succès futur des propositions de cette mesure si jamais elles sont mises en vigueur.

Le rapport est clair et il est rédigé dans le style caractéristique du directeur du groupe, M. Patrick McTaggart-Cowan. Il se trouve que j'ai fait sa connaissance avant celle du ministre des Transports, à l'époque où il était radiodiffuseur. Je l'ai connu alors que nous étions étudiants à l'Université de la Colombie-Britannique, ce qui remonte déjà à quelque temps. A lire le rapport, j'ai constaté qu'il expose son point de vue avec autant de force qu'il le faisait autrefois à l'université quand nous discutons des grands problèmes du monde. Je dois cependant signaler, à l'intention tout particulièrement des personnes de la Colombie-Britannique qui suivent les délibérations, qu'il ne faut pas confondre Patrick McTaggart-Cowan avec son frère tout aussi célèbre, Ian, qui s'est taillé une réputation dans un autre domaine scientifique, et dont la réputation dépasse les frontières de la Colombie-Britannique.

Après avoir lu le rapport du groupe, monsieur l'Orateur, j'ai pensé que du point de vue de la responsabilité et du pouvoir d'action du ministre des Transports dans la

situation d'urgence créée par le naufrage de l'*Arrow*, il y avait un contraste saisissant entre ce qui existait avant et après l'adoption, en 1969, du projet de loi qui ajoutait l'article 495C à la loi sur la marine marchande du Canada.

Le député de Fraser Valley-Ouest (M. Rose) a parlé du bill dans son discours. Je crois important de signaler qu'avant l'adoption de cette mesure législative, le ministre ne pouvait légalement intervenir tant qu'un navire n'était pas officiellement abandonné par son propriétaire. L'adoption du texte par le Parlement avant la catastrophe de l'*Arrow* a été heureux hasard, c'est le moins qu'on en puisse dire. Si le désastre s'était produit dans les conditions qui existaient lorsque le N. M. *Schiedyk* s'est échoué sur le littoral occidental, en face de l'île de Vancouver—époque à laquelle nous n'avions aucune mesure efficace contre la pollution ni juridiction dans ce domaine—la catastrophe sur la côte est aurait bien pu atteindre des proportions importantes, alors qu'on a pu effectivement la limiter et la contrôler. Le *Schiedyk* n'était certes pas un pétrolier, mais un cargo transporteur de pâtes, et cependant la fuite du mazout des soutes du navire, lorsqu'il a coulé, a occasionné des dégâts considérables. Par exemple, il y a eu des dommages causés aux frayères de harengs du détroit de Nootka. Il y a eu aussi des dommages, réels ou virtuels, causés aux billes qui flottent ici et là dans les eaux adjacentes. En ce qui me concerne, ces faits étaient suffisamment éloquents pour que le ministre agisse immédiatement. En ce sens, la mise en vigueur de l'article 495(c) représentait encore une fois un geste maladroît par lequel le gouvernement essayait d'atteindre son objectif, soit des pouvoirs suffisants face au danger croissant de pollution de nos eaux côtières.

• (3.20 p.m.)

Il s'en est fallu de peu que l'*Arrow* ne vienne mouiller à Port Alberni, dans ma circonscription, avec sa cargaison de pétrole, plutôt que dans la baie de Chédabouctou. Songeons au rafiot qui est venu à Port Alberni et dont l'équipage mal entraîné a failli déclencher une épidémie de petite variole sur la côte du Pacifique. Lorsqu'il est arrivé en vue de nos côtes, le bateau a hissé le pavillon de quarantaine. Selon les rapports, il s'agissait d'une coquille de noix si mal rafistolée qu'elle n'aurait jamais dû transporter de pétrole.

Il nous faut voir maintenant quels progrès—si progrès il y a—ce projet de loi marque par rapport aux dispositions de l'article 495(c) de la loi au point de vue législatif. Je pense qu'il y a au moins deux points que le comité devrait évaluer et étudier attentivement. L'un est la disposition qui figure dans ce projet de loi et qui a été enlevée de l'ancien bill S-23, à savoir la responsabilité financière du pollueur. Même si l'on peut discuter du bien-fondé de cette disposition, il n'en reste pas moins que ce projet de loi parle de la responsabilité directe des armateurs et des propriétaires des cargaisons, qui se traduit par l'établissement d'une caisse de paiements supplémentaires quant aux réclamations contre la pollution maritime.

J'espère que les experts gouvernementaux se proposent de renseigner le comité sur le coût des propositions de ce