

ouest du pays? Il y a maintenant, au large de ces côtes, un danger patent et avéré pour l'environnement marin et pour les côtes du Canada, qui risquent de subir des dommages considérables par suite de la pollution due au pétrole des navires. Ce danger est beaucoup plus grand que dans le Nord, en dépit des conditions écologiques particulières qui règnent dans le Nord et malgré les dangers supplémentaires que font courir à la navigation les glaces de l'Arctique, et cela à cause de l'énorme volume du trafic maritime sur les eaux situées au large des côtes est et ouest du Canada. Le danger qui nous menace a été souligné par le directeur du Conseil des sciences du Canada, M. Patrick McTaggart Cowan, qui dirige le groupe d'experts chargé de faire disparaître les traces de pétrole provenant du pétrolier *Arrow* dans la baie de Chédabouctou. M. McTaggart Cowan a dit, dans un langage très peu parlementaire mais très expressif:

Cette histoire de pavillons de complaisance est une des choses les plus irrégulières que j'aie jamais vues. Si les lignes d'aviation commerciales dirigeaient leurs opérations comme le font les pétroliers, un DC 8 s'écraserait chaque semaine et le monde entier crierait: «Assez!»

Les dangers qui nous menacent ont également été illustrés par des désastres maritimes tels que le naufrage du *Torrey Canyon*, au large de la côte est du Royaume-Uni, et celui de l'*Arrow*, au large de l'île du Cap-Breton. Vu la situation pratique à laquelle nous devons faire face et les dangers manifestes inhérents à l'exploitation d'un grand nombre de pétroliers mal construits et mal équipés au large de nos côtes est et ouest, le Canada se doit, pour sa propre protection, de prendre au large de ces côtes est et ouest les mêmes mesures auxquelles il songe pour les eaux de l'Arctique par la mesure à l'étude. De fait, le danger auquel le milieu marin est exposé sur les côtes est et ouest est beaucoup plus grand et plus immédiat.

En outre, on peut même prétendre qu'en ne revendiquant pas une zone de contrôle de la pollution s'étendant à 100 milles au large des côtes est et ouest, où la navigation crée déjà des dangers plus grands et plus immédiats, nous risquons fort d'affaiblir nos revendications en vue de l'établissement d'une zone semblable dans les eaux de l'Arctique. Ceux qui s'opposent à ce que nous voulons faire dans l'Arctique peuvent fort bien nous dire, si nous n'agissons pas de même au large des côtes est et ouest: «Si vous craignez vraiment que la navigation dans les eaux de l'Arctique crée des dangers pour le milieu, pourquoi n'avez-vous pas pris des mesures semblables dans les régions côtières du Canada où il se fait déjà de la navigation?» Je signale au

gouvernement que si jamais la mesure est contestée, ce danger existera; je recommande donc de songer à établir des contrôles de la pollution au large de nos côtes, semblables à ceux qu'on prévoit ici pour nos eaux dans l'Arctique.

En terminant, j'aimerais dire une fois de plus, au nom de mes collègues du NPD, que nous approuvons sans réserves la mesure dans sa forme actuelle, même si nous aurions peut-être aimé voir ses dispositions s'appliquer à d'autres régions canadiennes.

M. Lloyd R. Crouse (South Shore): Je ne participe pas à la 3^e lecture du bill C-202 dans l'intention d'en retarder l'adoption. Depuis que le bill a été présenté, l'opposition officielle a entrepris à la Chambre des communes une campagne vigoureuse pour inciter le gouvernement à déclarer nettement et sans réserve la souveraineté du Canada sur les terres et les eaux de l'Arctique canadien. La campagne a été entreprise lorsqu'il est devenu évident que le gouvernement avait semé le doute au Canada et parmi la communauté internationale en refusant, par ses armoiries, de prendre position dans cette affaire. La région de l'Arctique, considérée comme canadienne depuis si longtemps, est sur le point de ne plus l'être d'après nous, par la négligence du gouvernement actuel.

Nous avons fait part de notre inquiétude au sujet des droits du Canada dans l'Arctique lors du voyage expérimental dans le passage du Nord-Ouest du super pétrolier, *Manhattan*, de la Humble Oil. Cette préoccupation a atteint son paroxysme lorsque le comité des affaires indiennes et du Nord canadien, composé de parlementaires qui avaient étudié la question de près, a recommandé que le gouvernement réclame la souveraineté sur les terres et les eaux septentrionales, traditionnellement considérées comme appartenant au Canada. Le gouvernement a résisté aux efforts déployés pour saisir la Chambre du rapport du comité aux fins de discussion et bien que le député d'Athabasca (M. Yewchuk) ait en fin de compte gagné le débat sur une motion en vue de l'adoption du rapport du comité par la Chambre, tout le monde sait que le gouvernement à force de palabres a réussi à différer l'adoption de cette motion.

Certains députés libéraux ont demandé pourquoi l'opposition officielle adopte une attitude aussi ferme sur la question de la souveraineté canadienne. C'est en raison d'une triple préoccupation que l'arrogance du gouvernement ne saurait écarter. Nous croyons, tout d'abord, que les citoyens canadiens du Nord doivent être à l'abri de l'exploitation, que la mise en valeur du Nord canadien doit continuer d'être confiée à des Canadiens, et qu'il incombe au Canada de