

Originaire comme vous l'êtes, monsieur l'Orateur, d'une circonscription de l'intérieur, vous ne savez peut-être pas qu'une fois que ces pétroliers ont livré leur chargement, ils partent en mer faire le nettoyage de leurs réservoirs et que ces 2,000 tonnes vont à la mer, qu'il s'agisse de pétrole ou de brut. Voilà ce dont parlait Thor Heyerdahl. Il a porté ce fait à notre attention il y a des années tout comme l'a fait Rachel Carson dans son ouvrage intitulé «The Silent Sea». Nous nous rapprochons de nos jours de cet état de mer morte.

M. Macdonald (Rosedale): Le titre en est «Silent Spring».

M. Munro (Esquimalt-Saanich): Nous ne pouvons pas nous permettre de laisser nos ressources marines s'amenuiser à cause de notre inertie. Il faudra à mon avis s'arranger pour faire la vidange de ces pétroliers au moment du déchargement, ainsi le matériau de vidange sera déversé dans un bassin de sédimentation et l'on pourra récupérer les déchets et l'eau servant à nettoyer les parois des réservoirs sera filtrée, épurée et rejetée à la mer. Cette méthode nous permettrait non seulement de récupérer 2,000 tonnes, mais elle nous permettrait de protéger les ressources marines en écartant tout danger de contamination.

Je pense avoir mentionné au cours de ce débat, le titre de quelques livres que j'ai lus et notamment «Super Ship» de Noël Mostert. Je n'insisterai jamais trop sur les qualités de ce livre. Il nous effraie et nous ramène à la réalité. Les députés qui s'intéressent à l'environnement et notamment à la protection de nos côtes, devraient le lire. Il présente sous un nouveau jour les dangers et les menaces que constituent les nouveaux pétroliers géants. Chose incroyable, des navires de ces dimensions, de ce poids et de ce tonnage ne sont manœuvrés que par un seul équipage. Pour cette raison, leur marge de manœuvre est de toute évidence limitée, comme d'ailleurs leur capacité de freinage d'arrêt; une fois lancés, ils ont une puissance qui dépasse l'imagination. Ces vaisseaux à fort tirant d'eau ne réagissent pas à la poussée de l'eau comme des navires ordinaires. La plus grande partie d'un navire ordinaire se situe au-dessus de la ligne de flottaison; dans un pétrolier, c'est le contraire, la partie immergée est plus importante que la partie émergée; on n'en voit presque rien, il ne sort pas des flots.

● (1620)

J'espère que le ministre ajoutera un objectif à tous ceux que vise le bill et qu'il veillera à l'application de règles strictes pour l'admission dans les ports canadiens de navires commerciaux internationaux. Il devra sur ce point obtenir la collaboration du ministre des Transports. Il faut que ces navires donnent satisfaction tant par leur construction, leur équipage et leur équipement que par le pavillon sous lequel ils naviguent, car, le ministre l'admettra, la question qui fait difficulté dans le bill, c'est la poursuite juridique du contrevenant. La responsabilité incombe au pays d'immatriculation. Il existe un recours. Si le contrevenant se trouve appartenir à une ligne importante, on peut saisir le prochain navire de cette compagnie qui se présente au port et la pénaliser en le retenant. Mais s'il s'agit d'un simple cargo qui fait une escale pour repartir ensuite vers les mers du Sud sans espoir de retour, il reste peu de chance d'arrêter le contrevenant. Les pavillons de complaisance se révèlent donc de nos jours plutôt déplaisants, je préférerais qu'ils évitent les eaux canadiennes pour nous éviter, à nous, le danger qu'ils constituent.

Immersion de déchets en mer—Loi

Une voix: Bravo!

M. Munro (Esquimalt-Saanich): J'aimerais ajouter une ou deux autres observations en guide de conclusion. A la page 15 du bill, l'article 20 contient une mesure assez remarquable; il stipule que:

Le ministre peut, pour l'application de la présente loi, procéder à la nomination d'inspecteurs ou d'analystes.

Je pensais que tous les candidats libéraux défaits s'étaient trouvés un emploi. Cette disposition laisse entendre que s'il y en a encore qui se cherchent du travail, le ministre les nommera inspecteur ou analyste. L'expression «any person», dans la version anglaise du texte, ne devrait certainement pas suffire pour décrire les qualités requises pour les inspecteurs ou les analystes. Il y a des gens qui ont travaillé dans le service de pilotage le long de nos côtes. Ce sont ces personnes qu'il faudrait nommer à ces postes. De grâce, qu'on supprime l'expression «any person». A mon avis nous devrions demander au ministre de modifier le bill, ou bien présenter nous-mêmes un amendement à l'étape de l'étude au comité pour indiquer que seuls les candidats compétents pourront être nommés aux postes d'inspecteur ou d'analyste. A mon avis, il faut être plus précis en l'occurrence.

A la page 22 du bill, on parle des règlements. Encore une fois, comme c'est souvent le cas, le gouverneur en conseil peut établir les règlements mettant en oeuvre la Convention, fixant la forme des demandes, précisant les renseignements à fournir, et ainsi de suite. Comme il n'est pas nécessaire que ces règlements soient compris dans la loi, il conviendrait certes d'ajouter une autre annexe au bill où l'on pourrait énumérer les critères minimum ou maximum pour établir les règlements qui seront établis en vertu de la mesure. Nous avons vu la même chose à bon nombre de comités. Par exemple, je me rappelle que nous avons essayé d'obtenir le projet du règlement régissant l'utilisation des petits aéroports. Je suis certain que ce règlement était prêt, mais on ne nous a pas permis de le voir. Dans le cas qui nous occupe, nous avons besoin de voir quels critères seront utilisés pour établir ces règlements.

De façon générale, même si j'aimerais dire quelque chose à propos de la loi internationale, dont j'ai réussi à obtenir un exemplaire, nous convenons que cette mesure devrait être adoptée. Nous n'avons pas l'intention de retarder son adoption; nous voulons simplement faire quelques observations à ce propos et faire en sorte que le bill soit renvoyé au comité.

[Français]

M. C.-A. Gauthier (Roberval): Monsieur le président, avant que ce bill ne soit déféré au comité, je tiens à dire quelques mots pour féliciter d'abord le ministre de l'avoir présenté.

Ce bill était attendu, et il aurait dû être présenté à la Chambre depuis plusieurs années. Depuis que je siège à la Chambre, on parle de créer un Office de surveillance de l'environnement, et toujours les discours prononcés à la Chambre, les belles paroles, ont été sans effet. Aujourd'hui, on veut simplement par ce bill créer une commission de surveillance, qui aura, je l'espère, des pouvoirs proportionnés aux besoins d'aujourd'hui. Elle pourra surveiller, et imposer des amendes pour faire respecter la loi. Ce n'est pas tout de faire des règlements, de voter une loi. Il importe avant tout que la loi soit respectée, à commencer par les navires marchands, les petits navires. On parlait tout à l'heure des gros cargos, des pétroliers. Au fait, nous essayons depuis des années de nous attaquer à ces navires qui jettent leurs déchets, comme mon préopinant le disait,