

*Pollution des eaux arctiques—Loi*

ports Canada a démontré l'opportunité de son mandat en vertu de la loi par les compétences et les aptitudes dont il a fait preuve jusqu'ici.

En résumé, si la prévention de la pollution doit effectivement demeurer un des principaux objectifs et sujets de préoccupation, l'expérience et la compétence de Transports Canada désignent clairement ce ministère comme étant le plus qualifié pour exécuter cette partie de la loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques.

Le deuxième grand aspect de cette loi qu'il nous faut bien comprendre est le suivant: pour ce qui est des bateaux et du transport, les dispositions de la loi relatives à la prévention de la pollution et à la sécurité de la vie sur mer se rapprochent étroitement de celles prévues dans la loi sur la marine marchande du Canada. En fait, elles se ressemblent tant que les règlements découlant de la loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques se rapportent directement à la loi sur la marine marchande du Canada et aux règlements connexes.

Il existe certes une distinction légale mais nominale à faire entre les deux lois, mais, en pratique, leurs origines, les domaines qu'elles visent et les compétences requises pour les exécuter sont étroitement reliés, de sorte que les deux lois sont inextricablement liées. Il ne serait donc pas à conseiller de retirer à Transports Canada l'exécution de la loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques, car pareille séparation administrative artificielle n'entraînerait que de l'inefficacité, du gaspillage de ressources et, éventuellement, des conséquences en matière de politique.

En conclusion, compte tenu de tout ce qui précède, il n'y a pas lieu de modifier les responsabilités administratives relatives à la loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques et, par conséquent, il faudrait conserver le statu quo et permettre à Transports Canada de conserver ses responsabilités à l'égard de la loi et au ministre des Transports de continuer à remplir les fonctions qui lui ont été déléguées relativement à la loi.

**M. Dave Nickerson (Western Arctic):** Madame le Président, je serai très bref. Je suis d'accord avec ce qu'a dit le dernier orateur à propos de la possibilité de confier au ministre de l'Environnement (M. Roberts) les attributions que la loi confère actuellement au ministre des Transports (M. Pepin). Selon moi, il est tout à fait naturel que tous les aspects de la navigation relèvent du ministre des Transports.

La plupart des questions d'ordre technique relatives à la prévention de la pollution dans l'Arctique ont trait à des choses comme la conception de la coque des navires, les méthodes de propulsion des navires, la quantité des divers produits qu'ils transportent, la façon d'entreposer les marchandises et les dispositifs de navigation dont ces navires doivent être munis pour naviguer dans les eaux de l'Arctique. Il me semble que,

logiquement, ces questions devraient relever du ministre des Transports.

Si nous confions les attributions à cet égard à un autre ministère, je pense qu'il y aurait beaucoup de chevauchement. Les navires seraient inspectés par des membres de la garde côtière et aussi par des représentants du ministère de l'Environnement. Il me semble que c'est là quelque chose à éviter. Il faut certainement établir des règlements pour permettre l'inspection des navires, ce qui est tout à fait raisonnable, mais nous devrions en même temps garantir que ceux qui doivent se soumettre à ces inspections perdent le moins de temps possible. On devrait pouvoir se contenter d'une seule inspection au lieu de deux par deux personnes différentes qui examineraient à peu près la même chose.

Cette question est importante parce que la circulation maritime dans l'Arctique augmentera certainement au cours des dix ou 20 prochaines années. Nous pouvons maintenant entrevoir l'époque où le passage du Nord-Ouest sera utilisé de façon commerciale et deviendra l'une des voies maritimes les plus importantes du monde. Un jour, des navires transportant du gaz liquéfié et du pétrole navigueront dans les eaux de l'Arctique. Comme les risques sont très grands nous devrions tenter de faire quelque chose.

Je crois qu'il faudrait améliorer les aides à la navigation dans l'Arctique. On m'a dit que les aides électroniques actuellement en service ne sont sans doute pas aussi perfectionnées que celles utilisées sur la côte est et la côte ouest. Il faudrait les moderniser mais cela coûte de l'argent et prend un certain temps. Le gouvernement devrait se pencher sur la question.

Le ministère de l'Environnement devrait s'occuper entre autres choses d'examiner l'état des glaces et de procéder à des relevés météorologiques. Si nous voulons indiquer aux navires la voie la plus sûre, il nous faudra pouvoir examiner l'état des glaces et prévoir les conditions météorologiques.

Jusqu'à présent nous avons réussi à éviter les marées noires ou l'abondante pollution de l'Arctique et j'espère que cela continuera. Je voudrais rendre hommage aux fonctionnaires chargés des inspections et de l'application des règlements dans l'Arctique. Je crois qu'en général, ils ont accompli du bon travail, ce qu'ils ne cessent de faire. La plupart de nos agents dans l'Arctique, sur mer ou sur terre, ne prennent pas leur rôle à la légère car ils redoutent une catastrophe écologique. Il arrive parfois que nous critiquons à tort ces employés fédéraux chargés des inspections dans cette partie de notre pays.

Bien sûr, ce genre de travail n'est pas sans danger car l'exploitation du pétrole et du gaz dans le Nord comportera toujours des risques. Cependant nous devrions tenter de les minimiser. Nous devons être prêts à prendre quelques risques tout en faisant notre possible pour éviter de grandes catastrophes. Il est vrai que nous pourrions améliorer le système actuel mais il réussit assez bien à coordonner l'effort des comités qui s'occupent des intérêts des divers ministères intéressés.