

bre écologique de notre pays. On le recommande dans le rapport du groupe d'étude, à la page 41:

• (4.30 p.m.)

Nous recommandons que la loi exige, sans équivoque, que ceux qui polluent paient tous les frais de nettoyage, y compris la rémunération du personnel canadien, fédéral ou provincial, employé aux opérations, que le navire en cause soit saisi jusqu'à ce que ce soit fait ou assuré et que les peines prévues par la loi s'ajoutent à la responsabilité quant au coût total de dépollution.

J'approuve cette recommandation du groupe spécial.

Je voudrais soulever un autre point. D'autres députés ont parlé de navires qui battent un pavillon de complaisance, celui de petits pays qui admettent à l'inscription tous les navires qui veulent se réclamer d'eux et qui leur imposent des normes inférieures. Nous en avons un exemple avec l'*Arrow*. Les témoignages prouvent que le navire avait un équipement insuffisant dont une partie ne fonctionnait pas. Monsieur l'Orateur, le bill prévoit des façons de corriger cette situation. Nous aurons la chance de vérifier plus à fond tous les navires qui entreront dans nos eaux côtières. Le Canada devrait proposer l'imposition de sanctions, à l'échelon international, contre ceux qui arborent des pavillons de complaisance. Il faudrait conclure un accord international qui interdirait à tous ces vieux rafiots, achetés à vil prix et utilisés par des particuliers ou des sociétés peu scrupuleuses pour transporter des cargaisons insuffisamment assurées, de naviguer sur nos cours d'eau. Quand des navires de ce genre, l'*Arrow* en est un exemple, ont des accidents, nous sommes durement frappés. Le Canada l'a été particulièrement par le coût du nettoyage qui a atteint 3 millions à la suite du déversement du pétrole que transportait l'*Arrow*. Une certaine proportion de cet argent, sauf erreur, proviendra d'une caisse d'assurance. Ce sont des choses qui m'inquiètent.

Puis-je parler d'une autre affaire qu'il convient, je crois, de souligner. Depuis des années, le Canada a abandonné la construction navale sur une grande échelle. Nous n'avons pas de marine marchande au Canada. Nous avons des navires marchands qui sillonnent nos cours d'eau intérieurs, mais ils sont peu nombreux. Quant à notre commerce d'exportation, je ne pense pas qu'il y ait un grand nombre de navires qui battent pavillon canadien. Il y en a peut-être un ou deux. Il y en a très peu de toute façon. Nous devrions nous lancer dans cette industrie. Nous devrions constituer une marine marchande au Canada et insister pour qu'on adopte les plus hautes normes possibles pour la construction de ces navires.

Il faudrait insister sur certaines normes de construction pour les bateaux qui naviguent dans nos eaux. Les cargos pétroliers se dirigeant vers le Canada devraient être conformes à certaines normes, sans quoi il faut insister pour que le pétrole soit expédié dans des citernes canadiennes. Qu'y a-t-il à redire? Nous rendrions un grand service au pays en construisant une marine marchande qui nous ferait réaliser des sommes considérables. Cela voudrait dire des milliers d'emplois pour les membres d'équipage ou pour les ouvriers spécialisés des chantiers maritimes. Ce serait un moyen de régler partiellement le problème du chômage au pays. La Chambre devrait, à mon sens, réexaminer la question de très près. Le besoin d'une marine marchande canadienne est intimement lié aux

[M. Harding.]

dispositions du bill à l'étude et à la protection du littoral canadien contre un mode de transport qui, pour être indulgent, n'est pas idéal.

Il y a un autre point que je voudrais soulever. Des députés veulent dire un mot avant la fin du débat à cinq heures, je le sais. Je veux parler de la question de nettoyage. On nous a dit qu'un programme visant la solution des problèmes de pollution par le pétrole sur les côtes est et ouest ainsi que dans le Nord avait déjà été élaboré. Il n'y a aucun doute à ce sujet. Même si certaines mesures ont été prises pour remédier aux déversements de pétrole dont nous avons été les victimes, elles sont bien loin de la perfection. Je supplie le ministre de persévérer dans ses efforts, non seulement en ce qui concerne la côte du Pacifique et celle de l'Atlantique, le Nord et nos rivières et lacs intérieurs, mais aussi pour que des recherches poussées soient entreprises pour résoudre ce problème. Nous devons tous reconnaître que la consommation de pétrole dans notre pays tendra à s'accroître et que nous serons témoins de déversements plus importants et plus nombreux au cours des prochaines années, que nous le voulions ou non. Nous nous heurterons à des problèmes de pollution dans nos recherches pétrolières en mer. Si nous n'avons pas de programme défini pour lutter contre la pollution pétrolière, les conséquences désastreuses pour le Nord, pour les pêches et pour nos côtes seront incalculables. Tout le monde en est conscient. Personne ne peut prévoir quand un accident peut arriver. Nous devons donc être prêts.

Je pourrais en dire bien davantage, monsieur l'Orateur. Comme je l'ai dit plus tôt, je pense que la majeure partie de la discussion des points soulevés à la Chambre se poursuivra au comité. Quand le bill reviendra à la Chambre, nous aurons à nouveau l'occasion d'en discuter. Si l'on n'a pas tenu compte de certaines de nos suggestions, nous les ferons à nouveau à la Chambre et nous demanderons au ministre et au gouvernement d'accepter d'autres modifications visant à affermir cette loi. C'est essentiellement un pas dans la bonne direction.

M. Norman A. Cafik (Ontario): Monsieur l'Orateur, je ne dirai pas grand-chose sur le bill C-2 parce qu'étant donné que la Chambre l'a approuvé en général, j'estime que ce n'est pas nécessaire. Je voudrais tout d'abord féliciter le ministre des transports (M. Jamieson). Je l'ai écouté vendredi dernier, et, à mon avis, il s'agissait là d'une des présentations de bills les plus lucides jamais faites à la Chambre. J'appuie d'une façon générale les dispositions du bill C-2 qui raffermissent et modernisent celles de la loi sur la marine marchande du Canada. Cette nouvelle mesure législative tient compte, à mon sens, de l'un de nos plus graves problèmes, la pollution. Elle renferme des dispositions concernant la pollution des mers territoriales, de nos Grands lacs et des eaux navigables du Canada. Il était grand temps qu'on s'en occupe, et le pays tout entier, je pense, appuie les objets généraux du bill.

La pollution, nous ne l'ignorons pas, constitue un grave problème. Je ne doute pas que tous les députés et tous les citoyens s'en inquiètent et veulent qu'aucun effort ne soit négligé pour rectifier la situation. Le désastre de l'*Arrow* nous a rappelé, cela va sans dire, quelles conséquences sérieuses peut avoir la pollution par le pétrole dans nos eaux. L'adoption par le gouvernement du bill relatif à la pollution des eaux arctiques constituait, bien entendu, un autre pas vital vers la protection de notre environnement.