j'ignore, et probablement pas la dernière puisqu'on leur confie toutes sortes de renseignements secrets.

Des voix: Oh, oh!

M. Rose: Mises à part les huées de ces députés très suffisants, je signale que l'époque des bateaux à voiles est révolue. Les grandes marées noires ont causé des dégâts étendus et continueront de le faire. Le ministre l'admet. C'est pourquoi nous sommes ici. C'est pourquoi nous étudions ce bill. Il ne s'agit plus de navires de 18,000 tonnes comme l'*Arrow* mais de bateaux-citernes de 400,000 tonnes. Voyons ce que le groupe a déclaré en comparant la navigation maritime à l'aviation:

La navigation maritime est en soi plus facile et devrait être plus sûre que l'exploitation d'aéronefs commerciaux. Les navires se déplacent plus lentement et leur problème a deux dimensions plutôt que trois. A notre avis, d'ici à ce que les nations du monde se réunissent pour signer un accord maritime, incorporant les principes de l'accord de l'aviation civile en vigueur depuis la fin de la seconde guerre mondiale, accord établissant un contrôle et une discipline positives, des normes convenables sur l'état satisfaisant du matériel... le monde se paie de paroles à l'égard d'un problème aux dimensions grandissantes.

Le ministre le reconnaît sûrement. On a cherché à obtenir un accord international à cet égard, et on continuera de le faire.

Si la loi sur la prévention de la pollution des eaux arctiques doit nous servir de précédent, je signale que le droit international n'est souvent que la reconnaissance accordée à des lois nationales existantes. Nous pouvons prendre l'initiative dans ce domaine-là aussi.

L'hon. M. Jamieson: C'est ce que nous faisons.

M. Rose: J'en arrive maintenant à ma deuxième principale critique du bill, concernant l'imprévoyance au Canada, quant aux moyens de remédier aux effets désastreux des déversements de pétrole, avant comme après l'incident de l'*Arrow*.

Le 1^{er} octobre, le 4th Estate publiait un article sur l'*Irving Whale*, le navire-citerne qui s'est échoué au large de l'Île-du-Prince-Édouard, et auquel le ministre a fait allusion aujourd'hui. On disait notamment dans cet article:

Le gouvernement fédéral n'est toujours pas prêt à parer aux graves déversements de pétrole qui peuvent se produire dans les eaux canadiennes...

Eût-on fait appel à des scaphandriers durant les premières heures (du naufrage de l'*Irving Whale*), ils auraient pu boucher les tuyaux d'évent. La marine disposait de scaphandriers à cette fin. Au lieu de cela, on a engagé des plongeurs civils 8 jours après que le navire eut sombré et le pétrole, refroidi dans des eaux de 30° à une profondeur de 240 pieds, s'était figé et pour ainsi dire immobilisé sur place...

On doit signaler, en toute justice, que deux navires de la garde côtière avaient déversé plusieurs tonnes de tourbe mousseuse en certains endroits des bords de la nappe, pour éponger le pétrole et rendre le nettoyage plus facile au cas où il atteindrait la plage. Cette initiative était de la propagande plutôt qu'une mesure efficace...

Le problème qui se pose ici, c'est que le Canada ne possède aucun service de renflouage bien équipé, doté d'un personnel d'expérience et capable de remédier aux délicats problèmes des navires pétroliers en détresse. Des pétroliers géants font escale régulièrement de nos jours dans les ports maritimes. Un autre grave déversement de pétrole pourrait se produire d'un moment à l'autre dans notre région.

Nous avons tout simplement eu de la chance, fait remarquer l'auteur de l'article, M. Norman Pascoe.

• (2.30 p.m.)

Il n'est question nulle part dans le bill de mesures de protection, d'installations et de matériel pour parer à un nouveau désastre. Le ministre y a fait allusion au début de ses remarques. Pourquoi ne pas en faire mention dans le projet de loi? Autrement le débat risque de s'envenimer. Examinons certaines des recommandations du groupe spécial de l'*Arrow* et voyons la place qu'on leur a faite dans le bill C-2. La citation suivante est extraite de la page 43 des recommandations du groupe spécial:

Nous recommandons que le gouvernement fédéral se voit confier la responsabilité opérationnelle et l'autorité pour s'occuper de tout déversement majeur de polluants dans la mer, et en arrive au plus vite à un accord avec les gouvernements provinciaux au sujet de tout autre déversement important.

Puis, à la page 42, nous trouvons la phrase suivante:

Nous recommandons que les responsabilités du ministère des Transports soient concentrées au sein d'une petite équipe, à l'administration centrale, et que cette équipe comprenne au minimum un physicien, un biologiste et un expert des opérations antipollution, sous la direction du physicien.

Voici ce qu'on lit à la page 55:

Nous recommandons la mise en place de stocks de matériel dans des ports stratégiques. Ceux-ci comprendraient de la sphaigne ou d'autres produits absorbants, des estacades flottantes et des éléments d'estacade, ainsi que divers équipements non disponibles sur-le-champ, et qui varieraient selon les endroits.

Le groupe recommande aussi la mise en place dans tous les ports canadiens importants d'un dispositif d'absorption de la nappe de pétrole et la tenue en réserve d'au moins deux autres de ces dispositifs dans un dépôt de secours central. Il recommande ensuite de confier à la garde côtière du Canada la responsabilité principale en ce qui concerne la récupération des nappes de pétrole à la surface de l'eau, responsabilité s'étendant aux dispositifs d'adsorption, aux estacades et autres équipements. Enfin, le groupe recommande que la garde côtière du Canada soit chargée des opérations de nettoyage au moyen de la vapeur. L'absence de dispositions relatives au nettoyage, voilà ce qui intéresse notre parti. Je ne dis pas que le ministre ne s'y intéresse pas. Ce sont des sujets que nous étudierons avec le bill. Il est très facile de dire après «je vous l'avais bien dit» quand on n'a pas la responsabilité qu'a le ministre. Je pense qu'il faudrait le reconnaître honnêtement. Le fait est pourtant que le bill n'en parle pas du tout. Dans un rapport paru dans un quotidien, on laissait entendre que la préparation laissait fort à désirer. Qu'envisage de faire le ministre à cet égard?

J'ai parlé des responsabilités et des difficultés qu'engendrait cette idée. Ce projet de loi essaye d'établir un compromis avec une assurance à responsabilité limitée que le Fonds du revenu consolidé viendra compléter grâce à une taxe maximum de 15c. par tonne que les expéditeurs devront acquitter. Si nous prenons les chiffres des importations et des exportations de l'an dernier, qui représentent environ 61 millions de tonnes, notre revenu total serait d'environ 9 millions de dollars. Le ministre a parlé tout à l'heure de 3 millions. Il parlait de chiffres différents. Le coût total du nettoyage pour l'*Arrow* s'est élevé à environ 3 millions.