

Le jour même du naufrage de l'*Arrow*, j'ai été littéralement enseveli sous une avalanche de lettres, d'appels téléphoniques, etc., prétendant tous apporter la solution définitive à ce problème. En fait, rétrospectivement et particulièrement sur la base de l'excellent rapport du groupe McTaggart-Cowan, il n'existe aucune solution unique ou simple d'éliminer les nappes de pétrole. Les conditions varient énormément d'un point des côtes à un autre; elles dépendent de l'époque où se produit la nappe et du type de pétrole répandu.

Naturellement, les circonstances dans la région de la baie Chédabouctou étaient parmi les pires qu'on puisse rencontrer en ce que l'incident s'est produit en février, en plein hiver, et l'eau était extrêmement froide. Le pétrole était d'une espèce très épaisse communément appelée mazout du type C. Je le répète, monsieur l'Orateur, cette combinaison de circonstances a créé sans doute les pires conditions qu'on aurait pu rencontrer.

Par suite de cette difficulté, je crois que nous avons maintenant acquis au Canada en ce qui concerne la disposition des déversements d'huile, une compétence supérieure à celle des autorités dans presque toutes les autres parties du monde. L'une des preuves que je pourrais apporter à l'appui de cette affirmation est le fait que pour la première fois dans le cas du désastre de l'*Arrow*, nous avons élaboré, toujours avec la collaboration de nos forces armées, des moyens qui ont permis de fixer des soupapes au navire sous l'eau et de pomper le pétrole grâce à un système assez complexe de bobines de chauffage qui portait le pétrole à une température suffisamment élevée pour qu'il puisse couler.

Toute l'histoire de cette opération impressionnerait sûrement les députés, tant par l'ingéniosité que, à certains égards, le courage des forces armées, dont les plongeurs sont allés dans ces eaux troubles, froides et dangereuses, pour accomplir cette mission. Toutefois, le point important à souligner pour l'instant, c'est que, même si nous avons acquis, dans les circonstances qui ont entouré le désastre de l'*Arrow*, cette compétence reconnue à l'heure actuelle, je ne voudrais pas induire la Chambre en erreur en lui faisant croire que nous savons tout ce qu'il y a à savoir sur la façon de disposer d'un déversement de pétrole considérable.

L'incident qui s'est produit récemment dans le golfe près de l'île du Prince-Édouard était d'une nature absolument différente, et dès lors, nous avons dû employer d'autres techniques dans ce cas. Il est heureux, pourrais-je dire, que les mauvais effets de ce déversement particulier aient été contenus le plus possible. Cependant, cela est dû autant au fait qu'il s'est produit en été et que nous pouvions recourir à des techniques différentes qu'au fait que nous savons tout ce qu'il y a à savoir sur les opérations de nettoyage. Je veux que cela soit clair pour une raison qui deviendra plus évidente dans quelques instants.

Le véritable objectif de la mesure législative à l'étude n'est pas tant, comme on l'a souligné, d'imputer à d'autres les frais du nettoyage. C'est plutôt de garantir le mieux possible, dans la mesure où c'est humainement possible, que les fuites de pétrole ne se reproduisent pas. Tel doit être notre objectif.

Monsieur l'Orateur, je suis né et j'ai vécu toute ma vie au bord de la mer, mais je n'étais pas ce qu'on pourrait appeler un spécialiste du droit maritime jusqu'au moment où je me suis trouvé aux prises avec les problèmes plutôt difficiles que nous avons connus cette année. Toutefois, au cours de ces derniers mois, j'ai été fasciné par mon étude de l'évolution du droit maritime et par la façon assez étrange et remarquable dont divers groupes s'y sont pris pour déterminer comment on réglemente la navigation non seulement au Canada et dans les eaux canadiennes, mais partout dans le monde.

Je n'ai pas l'intention d'imposer aux députés une longue leçon d'histoire, mais je mentionnerai que, pendant des siècles, la majeure partie du droit maritime tendait soit à protéger de quelque façon les compagnies de navigation, soit à conserver la vie humaine en mer. En examinant la quantité assez considérable de mesures législatives édictées dans notre pays à ce sujet, on constate effectivement, que pendant toutes ces années, le principal souci des législateurs a été de veiller à ce que les marins reçoivent un maximum de protection. Nous avons à cet égard obtenu un succès louable, surtout si l'on songe aux conditions qui existent aujourd'hui à bord de la plupart des navires, en comparaison de celles qui existaient il y a à peine 20 ou 25 ans. Mais chose certaine, jusqu'à une époque relativement récente, on ne songeait aucunement à la pollution ni à ses effets en fonction du transport maritime.

Je suppose que ce n'est que naturel, puis qu'encore assez récemment, les dimensions des navires étaient quelque peu restreintes et que nous n'étions pas en butte à ce qui constitue la pire menace de l'heure, ces énormes pétroliers, ou navires-citernes, qui sillonnent maintenant les mers et qui, dans bien des cas, naviguent dans les eaux canadiennes. Le bill que nous proposons actuellement et que nous recommandons aux députés, vise donc à donner à la loi sur la marine marchande du Canada ce qu'on pourrait appeler une allure nouvelle. Nous espérons que grâce à cette mesure, nous ajouterons une nouvelle dimension au droit maritime et nous ferons en sorte que les entreprises de transport maritime adoptent une attitude plus responsable devant les dangers éventuels que présente le transport de grandes quantités de marchandises, et tout particulièrement le pétrole, qui pourraient avoir de graves conséquences pour le milieu.

• (12.10 p.m.)

Permettez-moi d'insister sur le principal objectif de cette mesure que j'ai exposé tout à l'heure. Les députés se sentiront libres, je l'espère, d'étudier le bill à fond lors de l'étape du comité. Donc je ne fatiguerai pas la Chambre aujourd'hui avec les détails de notre ligne d'action. Je tenterai plutôt d'exposer les grandes lignes des principes généraux et permettrai ensuite aux députés d'interroger au comité, non seulement les experts qui y comparaitront, mais le ministre lui-même, si tel est leur désir, sur les détails du projet de loi.

Pour ce qui est strictement de la question assurance, je puis vous dire de façon précise qu'une des constatations de la commission d'enquête sur le catastrophe de l'*Arrow* a été qu'il s'agissait d'un navire irrégulier dans tous les sens du terme. Il s'agissait d'un vieux bâtiment qui avait