

*Initiatives ministérielles*

devoirs concernant les évaluations environnementales pour les BPC.

La décision bâclée très risquée aurait pu causer des dégâts environnementaux irréparables. Le jeu partisan et politique qu'elle a joué est inacceptable.

• (1240)

Cette menace qui a plané tout le mois d'août sur l'environnement du golfe Saint-Laurent a été une source d'inquiétude continue et constante chez les populations directement concernées.

En parlant des populations concernées, le député de Bonaventure—Îles-de-la-Madeleine s'est fait très discret cet été aussi pour ses chers citoyens des Îles-de-la-Madeleine qui, tout l'été, ont été complètement bouleversés par cette décision de renflouer le bateau de cette manière.

Les médias ont d'ailleurs couvert le déroulement des opérations et ont maintes fois lancé de grandes interrogations. L'opération s'est déroulée à tâtons et sans certitudes. Bref, de l'amateurisme qui en a inquiété plusieurs.

Le poste de commissaire à l'environnement et au développement durable que le projet de loi C-83 veut créer implanter pour débiter, je l'espère bien, sur ce genre de décision qui menace directement l'environnement. Il pourra scruter tout le processus de décision.

Dans le cas de l'*Irving Whale*, le processus suivi montre de grands manquements, des fautes majeures qui ne permettent pas d'aboutir sur une décision correcte, en fait, sur la meilleure décision à prendre. Le processus *Irving Whale* est entaché à plusieurs étapes.

Tout d'abord, fin 1992, deux études commandées par la Garde côtière et par le ministère de l'Environnement recommandent d'utiliser la technique de pompage de l'épave. Les firmes Marex et CEF disent qu'il s'agit de la technique la plus sûre et sécuritaire.

Mais le gouvernement ne tient pas compte de ces recommandations d'études qu'il a lui-même commandées. La ministre de l'Environnement se tourne plutôt vers une troisième étude qui, elle, est commandée par un organisme indépendant, soit la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires, qui recommande de lever la barge sans la vider et de la déplacer jusqu'à bon port pour ensuite la pomper.

À noter que cette étude de la firme Murray Fenton de Londres avait comme principale référence de base les deux études nommées précédemment. Alors comment cette troisième firme peut-elle aller à l'encontre de deux autres firmes en utilisant leurs études comme référence de base? À cette étape, le processus est, pour le moins qu'on puisse dire, très tordu. Cela ne semble pas très logique.

Ce que l'on peut comprendre cependant, c'est la logique des coûts de l'opération. Il apparaît clairement que, malgré les propos rassurants de la ministre, ce sont les coûts de l'opération qui ont tordu cette étape cruciale dans le processus décisionnel. L'opération la moins chère a été choisie. Nous du Bloc, et les groupes environ-

nementaux, avons toujours prôné le pompage préalable du renflouage de la barge.

Ont suivi cette décision de la ministre, des audiences et des consultations publiques qu'on peut aisément qualifier de bidon. Certainement que le commissaire à l'environnement pourra regarder de près les étapes de ce type d'affaire.

Autre moment fort de ce dossier, le dévoilement de la présence de BPC dans l'épave. Le gouvernement dit: «Surprise, nous ne le savions pas.» Pourtant, à la page 3 du chapitre I du rapport Marex déposé au gouvernement en décembre 1992, il est écrit, et je cite: «La chaleur était transmise à la cargaison par l'intermédiaire d'un fluide de chauffe Monsanto MGS 295 S et de serpentins de chauffage installés dans chaque réservoir.» Donc, la présence de BPC était déjà indiquée dans les documents de 1992.

On procède donc, en juin 1995, à une autre évaluation environnementale et à des consultations. Cette fois-ci, c'est bidon encore et à la sauvette en plus. Résultat: un juge de la Cour fédérale ordonne l'arrêt des travaux et demande à la ministre de l'Environnement de refaire ses devoirs en respectant ses propres lois et règlements. Il faut le faire, monsieur le Président! Dur coup pour sa fierté, elle qui se vantait quelques mois plus tôt d'avoir réglé toute l'affaire.

Enfin, les travaux sont arrêtés par l'injonction de la cour. En même temps, les travaux sont sans cesse retardés et les coûts fixés pour l'opération sont atteints. On parle de coûts additionnels de 150 000 \$ à 180 000 \$ par jour pour la poursuite des travaux.

• (1245)

Et pendant tout ce cafouillage flagrant, les responsables à la Garde côtière et à Environnement Canada nous disent: «Pas de problème, tout baigne dans l'huile.» Ils n'ont jamais si bien dit, car c'est là le danger de cette opération controversée que «tout baigne dans l'huile».

Nous continuons de suivre de très près ce dossier et sommes anxieux de voir les prochains pas de la ministre. J'ai dressé un parallèle avec ce dossier et le projet de loi C-83, Loi modifiant la Loi sur le vérificateur général, car ce projet de loi vise à créer un poste de commissaire à l'environnement qui sera chargé de regarder des dossiers comme celui de l'*Irving Whale*.

C'est avec satisfaction que j'interviens, car ce projet de loi découle de l'opinion dissidente qu'avait émise le Bloc québécois dans le rapport de mai 1995 du Comité permanent de l'environnement et du développement durable sur le commissaire à l'environnement et au développement durable.

En effet, suite au travail du Comité permanent sur ce sujet, les députés du Bloc avaient soumis trois principes à respecter pour la création du poste de vérificateur en environnement. Ces principes étaient les suivants: premièrement, il est de la responsabilité du gouvernement de faire les politiques et de celle du vérificateur de les vérifier. Deuxième principe: on doit éviter de multiplier les organismes ayant des mandats semblables. Et le troisième: il est impératif de lier intrinsèquement les aspects économiques et environnementaux.