

*L'ajournement*

nombre de personnes essaient de faire établir un parc marin. Ma question portait sur le manque de réglementation concernant le trafic des barges pétrolières et des navires-citernes dans cette région.

Je voudrais maintenant profiter de l'occasion pour revenir là-dessus, car depuis que cette question a été posée et que le gouvernement y a répondu, nous avons reçu l'appui, dans son rapport, du Comité d'examen public des systèmes de sécurité des navires-citernes et de la capacité d'intervention en cas de déversements en milieu marin, le Comité Brander-Smith. Le premier ministre a nommé ce comité le 9 juin 1989. Je voudrais bien faire ressortir certaines des constatations du comité car elles sont tout à fait essentielles et montrent bien, comme je l'avais souligné dans ma question du mois de mai dernier, que la réglementation actuelle est insuffisante.

Le comité s'est notamment aperçu qu'il n'existe actuellement nulle part au Canada la capacité d'intervenir efficacement en cas de déversement significatif. Je pense que cela montre bien la réalité de la situation.

Le comité a également constaté que la quantité de pétrole déversée dans l'environnement marin lors d'opérations normales des navires—chargement, déchargement, nettoyage des citernes, rejet d'eaux contaminées—est beaucoup plus importante que celle déversée suite aux accidents. Selon lui, presque tous ces «déversements opérationnels» peuvent être évités. Il déplore que seulement 8 p. 100 des navires citernes en activité dans le monde aient un double fond ou une double coque et que des 31 navires-citernes canadiens, seulement un soit muni d'une double coque et renforcé pour la glace.

Il constate que dans l'ensemble, les navires-citernes étrangers présentent un beaucoup plus grand danger pour nos côtes que les navires-citernes canadiens. Il ajoute que près du quart des navires-citernes étrangers inspectés par la Garde côtière canadienne dans la région de l'Atlantique au cours des 18 mois précédant le 31 décembre 1989 ont été considérés défectueux. Il précise qu'en vertu d'un accord international, le Canada doit inspecter 25 p. 100 des navires-citernes étrangers, mais que seulement 8 p. 100 des navires-citernes étrangers sont inspectés faute des ressources nécessaires.

J'ai lu dans le *Star* de Toronto du 24 novembre la description d'un incident qui s'est produit un peu au large de la côte atlantique. Selon moi, il montre bien l'état d'esprit de certains fonctionnaires du ministère des

Transports. Il s'agissait d'un déversement important au large de la côte de la Nouvelle-Écosse. Un porte-parole du ministère des Transports a déclaré que ce déversement ne relevait pas de notre compétence parce qu'il s'était produit dans les eaux internationales et qu'il s'agissait d'un navire-citerne étranger, un navire norvégien.

«Cela ne relève pas de mes compétences» est du même genre de réponse que «cela ne regarde pas mes services», qui nous irrite tous tellement quand nous avons affaire à une bureaucratie. Cela nous regarde, cela relève de nos compétences, parce que nous vivons tous sur la même planète et que notre intérêt exige que la question soit examinée. Je sais que le gouvernement essaie de s'en tirer avec des ressources réduites, mais nous devons repenser nos priorités pour que les gens comprennent bien les risques. Se faire dire que nous ne sommes pas en mesure de réagir efficacement contre un déversement majeur est toute une révélation.

Je voudrais signaler une autre constatation. Il y a aussi le besoin criant de normaliser et d'améliorer les exigences relatives à l'embarquement et au débarquement de produits chimiques aux installations portuaires, de même que la conception, la construction est l'inspection des navires-citernes et barges qui servent au transport de produits chimiques.

C'est, je crois, la principale recommandation ou constatation. Dans ma circonscription, on critique fort la Garde côtière parce qu'elle est incapable d'intervenir. Le rapport fait ressortir qu'elle manque sérieusement de ressources et qu'elle ne peut assurer le niveau de surveillance et d'inspection nécessaire pour bien protéger nos eaux.

Les personnes qui travaillent pour la Garde côtière font probablement tout ce qu'elles peuvent, mais les ressources leur font défaut. Le ministre des Transports doit faire comprendre au Cabinet que pour bien faire le travail il faut des ressources.

Voici un extrait du rapport.

Le travail d'enquête et de poursuite en justice de la Garde côtière est lamentablement insuffisant et n'a guère d'effet dissuasif sur les pollueurs. Les risques pour eux de se faire attraper sont bien minces; ceux de se faire traduire devant les tribunaux encore plus faibles. Les chances que les pollueurs passés en jugement soient reconnus coupables sont infimes et même lorsqu'ils sont reconnus coupables, les amendes imposées sont dérisoires. Les rares fois où les poursuites en justice sont intentées avec succès, les amendes sont déplorablement faibles: entre 1979 et 1988, les amendes imposées aux termes de la Loi sur la marine marchande ont été en moyenne de 4 700 \$.

On ne peut guère parler d'effet dissuasif.