

face. Selon les hommes de science, le poisson et les autres espèces vivantes sous-marines n'ont donc pas encore subi de dommages importants. Une certaine quantité de pétrole semble avoir été entraînée vers la mer. Des traces de pétrole ont été trouvées à 25 milles au large et à une profondeur de 50 mètres, mais pas en quantité suffisante pour être nuisible. Par conséquent, les grandes concentrations se trouvent le long des rives de la baie, et l'accumulation à certains endroits est plus considérable qu'ailleurs. Évidemment, il y a aussi le pétrole demeuré dans les deux sections de la coque brisée sur le rocher.

Divers secteurs de la rive sont absolument propres, mais le pétrole est de telle nature que le vent et la marée le déplace. C'est pourquoi les estimations quant à l'ampleur des dommages sur la rive varient de jour en jour.

Le groupe spécial a confirmé ce que j'ai déjà dit à la Chambre, savoir que c'est la quantité de pétrole encore dans l'épave qui constitue toujours le plus grand danger. Cette quantité de pétrole pourrait être presque le double de celle qui s'est déjà répandue. Aussi, le groupe continuera de s'efforcer par tous les moyens de s'en débarrasser le plus tôt possible. Toutefois, les travaux de nettoyage de la côte se poursuivront et viseront surtout à protéger les usines de traitement du poisson situées dans la région.

Grâce aux très grands efforts de tous ceux qui ont participé à ce projet difficile dès le début, l'installation d'estacades et d'autres dispositifs a protégé presque entièrement de la contamination les ports où se trouvent ces usines. Ce travail se poursuivra et s'accroîtra. En passant, tout le poisson acheminé vers ces usines est pris sur les Grands bancs ou autres pêcheries au large de la côte et bien loin de la région contaminée.

Le groupe spécial a envisagé un certain nombre de solutions au problème du nettoyage. C'est que la situation actuelle, qui permet l'emploi de certaines techniques, peut changer par suite des conditions atmosphériques et d'autres facteurs. Par exemple, des scaphandriers de la marine effectuent présentement une nouvelle évaluation de l'état de la coque. Tout indique jusqu'à présent que la partie avant séparée du navire est assez stable tout en répondant dans une certaine mesure à l'action du vent et de la marée. La partie arrière, qui, croit-on, contient une plus grande quantité de pétrole, se trouve sur un banc de récifs, n'est pas stable et pourrait glisser dans une crevasse avoisinante d'environ 150 pieds de profondeur.

Si les deux parties conservent leurs positions actuelles, on pourrait réussir à les ren-

flouer. On pourrait alors les remorquer soit dans un endroit abrité, ce qui faciliterait le déchargement, ou au large où on les ferait sombrer. Si le renflouage s'avère impossible, ce qui est plus probable, on utilisera un outillage spécial pour pomper le pétrole de la coque. Cet outillage, fabriqué spécialement à cette fin, est à l'essai. Quand on aura retiré le pétrole, on pourra peut-être le charger sur des chalands à l'aide de pompes ou encore le laisser s'échapper en quantités déterminées qu'il faudra ensuite contenir et détruire. A cette fin, on pourra ou brûler le pétrole ou le couvrir de sciure, de tourbe mousseuse ou d'autres matières très absorbantes. La sciure de bois, soit dit en passant, absorbe environ cinq fois son poids d'huile, et la tourbe dix fois son poids. On utilisera aussi ces deux substances pour l'épuration du littoral.

**M. Forrestall:** Pourquoi n'avoir pas brûlé le pétrole?

**L'hon. M. Jamieson:** La première tâche est de repousser le pétrole de la côte jusqu'à la haute mer, ce qu'on fait avec des bouteirs qu'on doit d'ailleurs transporter à pied d'œuvre sur des chalands par voie de mer, faute de voies d'accès dans une grande partie de la région. Naturellement, tout cela exige une main-d'œuvre nombreuse. Les forces armées y ont beaucoup contribué jusqu'ici, et leur collaboration sera précieuse dans ce domaine pendant les prochaines semaines.

Pour ce qui est de la destruction ou de l'enlèvement du pétrole polluant, il est préférable d'avoir recours à la tourbe, à la sciure de bois, à la paille ou à d'autres substances, plutôt qu'à des produits chimiques qui peuvent, à la longue, avoir des effets nocifs, comme l'a démontré l'incident du *Torrey Canyon*. Nous avons aussi fait des essais avec de nouveaux produits, mis au point depuis.

Je le répète, le danger imminent le plus grave, c'est que la coque se détériore davantage et laisse échapper plus de pétrole. Si la chose se produit, il faudrait nettoyer les plages de nouveau. C'est pourquoi on s'occupe de l'épave en toute urgence. Peu de pétrole s'échappe à l'heure actuelle des deux parties de la coque, mais il y en a certainement un peu qui s'en dégage à mesure que la poupe, en particulier, se déplace.

La tâche demeure longue et difficile. Comme l'ont répété publiquement bien des gens, ceux qui ont travaillé sur les lieux sont très méritants pour l'effort inouï qu'ils ont déployé dans des circonstances difficiles et périlleuses. J'ai demandé à M. McTaggart-