

L'article 52 du Règlement

J'ai ici une lettre adressée au ministre de l'Environnement (M. Bouchard) par la Chambre de commerce de Tahsis, lettre à laquelle semble-t-il le ministre n'a pas répondu et qui mentionne simplement que le gouvernement a failli à la tâche. Elle mentionne qu'une enquête publique est maintenant nécessaire après vingt ans de complaisance, après les progrès techniques et après la hausse considérable du volume de pétrole qui est transporté le long de cette côte. Ils ont réitéré, le 31 janvier, le point soulevé par la députée de Saanich—Les-Îles-du-Golfe (M^{me} Hunter) le 29 janvier, à savoir qu'il nous faut une enquête publique.

Le fait est que le gouvernement ne veut pas d'enquête publique. Une telle enquête révélerait des choses qui ne seraient pas très flatteuses. Le discours prononcé par le ministre des Transports (M. Bouchard) à la Chambre est une manifestation d'incompétence parce que le gouvernement conservateur n'a rien su faire concernant ce déversement de pétrole. Il a fait preuve de négligence au départ. Il a fait preuve de négligence à toutes les étapes du nettoyage. Par conséquent, l'objet du débat ce soir est la tenue d'une enquête publique. La côte est en danger. Ces villes et villages sont en danger.

Il est intéressant de constater que pour un bon nombre de gens sur place le déversement de 875 000 litres de pétrole sur la côte de la Colombie-Britannique a été en fait un mal pour un bien. Ils ne considèrent pas cet événement comme une tragédie, mais plutôt comme une chance. En effet, ce déversement a permis de constater combien inadéquat était le système en place pour faire face à des catastrophes de ce genre. Le ministre de l'Environnement, le ministre des Transports et le ministre des Pêches n'ont pas indiqué ce soir que le présent gouvernement entendait prendre des mesures afin de prévenir ce genre de déversements.

Nous disons que la seule manière de redonner confiance à la population est de demander au juge Dubin ou à un autre juge de sa trempe de présider une commission d'enquête qui ferait la lumière sur toute cette affaire et qui proposerait des solutions. Il nous faut en outre tenir une enquête publique pour examiner les obligations que prévoient nos accords avec les États-Unis. Ces ressources doivent être utilisées. Elles doivent intervenir dès qu'un déversement se produit et de façon concertée. La côte des deux pays est menacée.

Nous devons aussi nous pencher sur les risques. Les méthodes de transport, d'entreposage et de manutention des combustibles ont beaucoup changé, sur la côte du Pacifique comme ailleurs. Nous devons déterminer quels sont les dangers auxquels est exposée cette côte. Il existe certaines régions où les pétroliers et l'entreposage de pétrole devraient être interdits : le milieu écologique est

trop fragile et les effets d'un déversement seraient trop destructifs. Cela vaut pour les superpétroliers comme les plus petits cargos, les barges, les pipelines et les entrepôts de pétrole. Une enquête publique examinerait tous ces dangers et déterminerait quels moyens il faudrait mettre en oeuvre pour y faire face sans détruire l'environnement.

Nous devons aussi examiner toute la question du transport du pétrole. Les superpétroliers constituent de très graves menaces pour le milieu côtier. Si l'on compare un superpétrolier à un Boeing 747, on constate que ce dernier comprend un équipage de trois ou quatre personnes qui disposent chacune de systèmes de secours et qui doivent se conformer à des procédures très strictes selon lesquelles elles doivent s'appuyer mutuellement. Dans le cas d'un pétrolier, il n'existe aucune mesure de ce genre: si son navire se trouve en eaux très dangereuses où le risque d'accident est élevé, le capitaine peut, s'il est en état d'ébriété, abandonner les commandes à un officier qui n'a pas la formation voulue pour piloter. Cette situation est des plus inadéquates.

On a laissé entendre qu'un pilote avait pris les commandes d'un cargo, le *Lee Wang Sing*, et l'avait conduit le long d'une côte où il a heurté un récif et a perdu tout l'équipage. Un autre pilote a conduit un navire dans le port de Vancouver et a heurté le pont *Second Narrows*. Une autorité comme le juge Dubin devrait examiner ces procédures en vue de les faire modifier. Cette personne pourrait du même coup examiner la législation et la réglementation, qui doivent aussi être changées. Enfin, elle devrait examiner nos procédures de nettoyage, nos stocks ainsi que les sites d'entreposage. Cette personne devrait examiner la technologie utilisée et faire des recommandations au gouvernement en ce qui concerne les recherches à faire, ainsi que les stocks d'équipements de nettoyage à acheter et à distribuer.

Un autre point important à considérer concerne les groupes de bénévoles. Au moment du déversement sur la côte ouest de l'Île de Vancouver, des volontaires sont venus de tous les coins du pays pour participer au nettoyage. La confusion la plus totale régnait. Lorsqu'ils tentaient de joindre la Garde côtière par téléphone, personne ne leur répondait. Personne ne les rappelait non plus. Lorsqu'ils ont demandé qu'on s'occupe de certaines plages touchées par le déversement, la Garde ne s'est pas donné la peine de le faire. Il reste toujours des amas de pétrole à enlever. Qui sait quand on fera le nécessaire. Ces volontaires ont consacré des milliers d'heures au nettoyage et personne n'a daigné les remercier. Ils n'ont pas reçu l'appui nécessaire pour que leurs efforts soient couronnés de succès.