

**M. E. F. Whelan (secrétaire parlementaire du ministre des Pêches et des Forêts):** 1. Aucun. Cependant, on a informé 137 employés qu'ils étaient excédentaires et on a demandé à la Fonction publique de les réaffecter. Sur ce nombre, 4 employés sont bilingues, 120 ne parlent que l'anglais et 13 ne parlent que le français.

2. Sans objet.
3. Sans objet.
4. Sans objet.

#### L'ÉTUDE SUR LA POLLUTION DES EAUX DU BASSIN DE BEDFORD

**Question n° 823—M. McCleave:**

1. L'étude préparée par le ministère des Pêches et des Forêts sur la pollution des eaux du bassin de Bedford a-t-elle été mise à la disposition de la ville de Halifax?
2. Cette étude a-t-elle été mise à la disposition du gouvernement de la Nouvelle-Écosse ou à l'un de ses ministères?
3. Qui a procédé à cette étude et qui a été chargé de la diffuser?
4. A qui cette étude a-t-elle été distribuée?

**M. E. F. Whelan (secrétaire parlementaire du ministre des Pêches et des Forêts):** 1. Oui.

2. Oui.
3. L'Office des recherches sur les pêcheries et le Laboratoire d'écologie marine, à Dartmouth, en Nouvelle-Écosse.
4. Les études faisaient partie d'un programme permanent destiné à décrire les changements océanographiques physiques et biologiques dans le bassin de Bedford. Deux rapports ont été publiés, soit le rapport technique n° 120 de l'Office des recherches sur les pêcheries, qui a été distribué suivant une liste d'envoi régulière plutôt longue, et un second rapport, qui a été remis au directeur régional du Service des pêches et sur demande à des experts-conseils de la ville de Halifax et à la Commission des ressources en eau de la Nouvelle-Écosse.

#### LA MORT DE MEMBRES DE L'ÉQUIPAGE DU «HMCS BONAVENTURE»

**Question n° 824—M. McCleave:**

1. Quelle a été la cause de la mort de quatre membres de l'équipage du HMCS *Bonaventure* à la fin de 1969?
2. Les victimes étaient-elles en train de nettoyer un réservoir d'essence d'avion au moment de la tragédie?
3. Y avait-il à portée de la main de l'équipement spécial en cas d'accident, plus particulièrement des harnais de sécurité ou des masques antigaz?
4. Quel était le grade du plus haut gradé sur la scène et, quels ordres a-t-il donnés dans les premiers moments de l'accident?
5. Quelles sont les directives données au personnel lorsqu'il s'agit a) de pénétrer à l'intérieur de ces réservoirs pour les nettoyer et, b) de parer

aux accidents au cours desquels les gens succombent apparemment aux vapeurs dans les réservoirs?

6. Si la réponse à 5 b) est affirmative, les directives auraient-elles été ignorées et, si oui, pourquoi?

7. a) A-t-on fait enquête sur les causes de la catastrophe, et quels ont été les conclusions et les résultats, b) quelle suite donnera-t-on à cette enquête?

**L'hon. Léo Cadieux (ministre de la Défense nationale):** 1. L'asphyxie occasionnée par l'inhalation de vapeurs d'essence d'avion.

2. Deux des victimes étaient occupées à nettoyer un réservoir d'essence d'avion. Les deux autres victimes avaient pénétré dans le réservoir afin d'essayer de les sauver.

3. Vu la configuration interne du réservoir annulaire, il n'y a pas de passages dégagés où des câbles et des harnais peuvent être employés sans danger. L'appareil respiratoire réglementaire qui est habituellement disponible pendant le nettoyage du réservoir était utilisé par une autre équipe dans les réservoirs arrière, où les vapeurs provenant de l'essence d'avion étaient censées présenter un certain danger. En conséquence, il n'y avait pas d'équipement spécial à portée de la main dans le réservoir annulaire au moment de l'incident.

4. Quand la première victime a été atteinte par les vapeurs toxiques, le plus haut gradé sur les lieux était un premier maître. Quand il s'est rendu compte que l'un des deux hommes qui travaillaient dans le réservoir au-dessous de lui était en danger, il a pénétré dans le réservoir et a passé par une série de compartiments pour atteindre la victime. Avec l'aide de l'autre homme qui travaillait dans le réservoir, il a essayé de déplacer la victime du secteur immédiat en la tirant par une ouverture dans un compartiment adjacent et en direction d'une échelle de sortie. Étant donné l'espace restreint et vu que la victime était presque inconsciente, la tentative de sauvetage n'a pas réussi. Pendant qu'il essayait de sauver la victime, le premier maître avait été atteint lui-même par les vapeurs et, se rendant compte qu'il avait besoin d'aide, il a quitté le réservoir afin de demander main-forte.

5. Les directives élémentaires de sécurité régissant l'aération et le nettoyage des réservoirs d'essence d'avion sont prescrites dans les règlements militaires. A bord du porte-avions, on peut s'en procurer des copies dans le bureau de l'aéronautique et dans la salle où se préparent les équipes préposées à l'essence d'avion. Les membres du personnel qui s'occupent de l'essence d'avion sont tenus de lire et de comprendre ces règlements. Ceux-ci contiennent des instructions concernant la vérification de l'atmosphère avant l'entrée dans