

Je me joins au ministre pour féliciter le groupe d'étude de l'opération pétrole, qui fut chargé de débrouiller l'écheveau de l'incident survenu dans la baie de Chédabouctou au cours de l'année. Je suis l'un des députés qui ont eu le privilège de visiter la région. Nous avons vu l'emplacement exact du désastre et les terribles résultats qu'il a entraînés le long du littoral, autour du navire et dans un rayon de plusieurs milles. Manifestement, il fallait prendre des mesures immédiates pour éviter d'autres fuites. Chose plus importante encore, et j'inscris cette considération au premier rang alors que le ministre la place peut-être au deuxième, lorsque des fuites se produisent, un groupe d'étude devrait pouvoir s'en occuper sur-le-champ.

Le ministre a exposé l'objectif du bill. Bien sûr, on a voulu renforcer les règlements de la navigation afin d'éviter les fuites. Le ministre a parlé d'établir dans tout le pays des groupes d'étude qui pourraient parer efficacement aux fuites éventuelles. Je reproche principalement au bill de ne pas être précis quant à la mise sur pied d'équipes qui pourraient agir sur-le-champ dans des situations semblables à l'incident survenu dans la baie de Chédabouctou. J'en parlerai plus tard. Même si on ne se proposait pas dans ce bill de régler ce point, je pense qu'on aurait dû le faire. Un des points les plus urgents, c'est que nous soyons prêts à faire face aux désastres de ce genre.

Dans un rapport récemment préparé pour le parti conservateur progressiste et dont je suis coauteur, on fait certaines brèves recommandations dans ce sens. J'aimerais vous citer le paragraphe 4 de ce rapport:

Il importe d'établir des projets d'urgence précis pour l'éventualité de fuites d'huile ou d'autres matières provenant de navires en eaux canadiennes. Nous créerons, formerons et outillerons des équipes mobiles chargées de s'occuper sans délai du déversement, affectif ou imminent, de substances dangereuses dans les eaux, en s'inspirant de l'expérience acquise dans la baie de Chédabouctou et ailleurs. Pour supprimer les retards et les discussions en cas d'urgence, nous proposerons des mesures législatives tendant à donner à un organisme gouvernemental canadien l'autorité voulue pour assumer sans délai le contrôle de tout navire porteur de matières dangereuses en danger imminent de déverser son contenu dans les eaux.

Voilà donc, brièvement décrit, notre objectif général. Ce qui me préoccupe le plus en ce moment, c'est l'habileté du gouvernement à appliquer les dispositions exposées par le ministre. Comme celui-ci l'a dit, elles ne sont pas fondées sur une entente ou un accord international. Je reconnais que nous ne pouvons passer des années à attendre la signature d'un tel accord.

Il y a d'autres problèmes. Notre service de garde côtière n'est pas suffisant pour aider un inspecteur qui peut tenter de monter à bord d'un navire étranger pour l'inspecter. Le sujet d'une garde côtière a été assez souvent soulevé à la Chambre. Nous commençons maintenant à en constater la nécessité. Certes, il aurait fallu une grande bravoure de la part d'un homme pour tenter sans appui suffisant de monter à bord de certains navires étrangers et d'exiger d'inspecter leurs installations. Il faut que cet homme soit appuyé par tout le Parlement canadien et par une force navale de soutien lorsqu'il fait une telle inspection, autrement le bill entier sera inutile.

En ce qui concerne la compétence, nous nous préoccupons du fait que les zones de pêche prescrites sous le régime de la loi sur la mer territoriale et les zones de

pêche n'ont pas encore été définies. Il sera très difficile d'appliquer ce bill dans des conditions actuelles. La définition de l'application du bill se trouve au paragraphe C de l'article 2. Il s'applique:

à toutes zones de pêche du Canada prescrites en application de la Loi sur la mer territoriale et les zones de pêche;

J'espère que le gouvernement agira promptement pour établir ces zones, afin que le bill dont nous sommes présentement saisis soit efficace. Sinon, les pouvoirs disparaissent de même que les zones prescrites. Dans certaines régions de l'Est du Canada, ces zones n'ont pas encore été délimitées.

• (12.40 p.m.)

Je n'ai pu découvrir dans le bill aucune disposition touchant la création et la formation d'équipes mobiles destinées à intervenir en cas d'urgence. Le ministre a dit que c'était là un objectif souhaitable et qu'on avait déjà commencé à y travailler en plusieurs endroits. J'avais espéré voir une disposition en ce sens incorporée dans le bill, ayant à l'esprit le message reçu du groupe d'étude de l'opération pétrole qui déclarait à la page 41 de son rapport:

Nous ne nous portons par garants du pourcentage de réussites et d'échecs que nous rencontrons dans nos propres opérations, mais nous espérons bien que si jamais il se produisait une autre fuite considérable de pétrole dans les eaux canadiennes, ceux qui seront chargés du nettoyage sauront mieux s'y prendre grâce à l'expérience que nous avons acquise et à nos recommandations.

Nous sommes convaincus que la seule façon de réparer les dégâts, lorsque la responsabilité en incombe au gouvernement fédéral, c'est de confier à un petit groupe d'étude comme le nôtre l'entière responsabilité de l'opération et les pouvoirs nécessaires. Ce groupe d'étude doit, comme ce fut le cas pour nous, dépendre d'un seul ministre.

Plus loin, à la page 42, la recommandation se lit comme suit:

Nous fondant sur ces expériences, nous recommandons que le ministre des Transports s'occupe des questions de pollution causée par le déversement de pétrole dans les eaux quand l'étendue et la nature du déversement en font une question de responsabilité fédérale.

Nous recommandons que la responsabilité du ministre des Transports se concentre sur une petite équipe de l'administration centrale formée d'au moins un physicien, un biologiste et un expert des opérations, sous la direction du physicien.

C'est à peu près la même opération qui a été mise sur pied à la baie Chédabouctou. Dans son exposé, le ministre a parlé d'une ou de plusieurs équipes, mais le bill même ne prévoit aucun pouvoir pour les constituer de façon précise. J'espère que le ministre fait diligence pour mettre ces groupes sur pied.

En ce qui concerne la prise en charge des navires qui risquent de polluer les eaux, on a cité un article qui existe déjà dans la loi sur la marine marchande du Canada, l'article 495 c). Je suis content de voir que cette disposition a été rédigée autrement dans l'article 738 du nouveau projet de loi. Pardon, monsieur l'Orateur. A première vue du moins, le nouvel article ne semble guère différent de l'ancien—du moins pas assez pour nous donner lieu de croire qu'il sera plus facile à appliquer. Comme je l'ai dit, la disposition figure déjà dans la loi sur la marine marchande du Canada. Et pourtant à deux reprises au cours de l'année dernière, des navires en détresse, sur le point de couler, avec leurs cargaisons prêtes à se répandre, ont fait l'objet d'après discussions entre armateurs, affréteurs, capitaines et assureurs en vue