

*L'article 52 du Règlement*

de rappeler à la Chambre que le Canada est bordé par trois océans et je suis certain que nos préoccupations seront à la mesure de l'étendue du territoire.

Il serait superflu de relater ici les circonstances du tragique accident de la côte ouest à l'origine de ce débat. On en a déjà parlé à plusieurs reprises. Du point de vue du marin que j'ai été, le navire s'est échoué dans des conditions de bonne visibilité et dans des eaux relativement calmes. Il s'agit, monsieur le Président, d'un gros navire, ayant trois fois la dimension d'un terrain de football. À partir du moment où le capitaine décide d'arrêter le navire, ce dernier parcourt de deux à trois fois sa propre longueur avant de s'immobiliser, tout dépendant de sa vitesse. Ce genre de bâtiment est très difficile à manoeuvrer. De fait, dans les meilleures conditions il se comporte à peu près comme une tortue. Mais lorsque les drapeaux rouges sont hissés, les choses deviennent de plus en plus difficiles.

En zone de pilotage, la situation est périlleuse et toutes les précautions possibles doivent être prises. Il semble bien que ces précautions n'ont pas été prises dans le cas qui nous occupe.

Ce genre d'accident n'est pas imputable uniquement à des erreurs de pilotage, à des erreurs commises en zone de pilotage, c'est-à-dire au moment d'entrer ou de quitter un port confiné. Il existe d'autres genres d'accidents à l'échelle mondiale dont l'ampleur, comme on l'a dit plus tôt, est bien supérieure à celle de Valdez. Ces accidents ne se produisent pas que dans l'océan Pacifique. Permettez-moi de vous en rappeler quelques-uns.

Il n'y a pas si longtemps, quatre millions de barils de pétrole ont fui de deux puits situés l'un dans le golfe du Mexique et l'autre dans le golfe Persique. Il y a une dizaine d'années, deux millions de barils ont été déversés à la suite de la collision en mer de deux superpétroliers près de Trinidad et Tobago. Je regrette de vous rappeler, à vous monsieur le Président et à la Chambre, que le record à ce jour est détenu par le Torrey Canyon qui, il y a quelques années, a coulé au large de la côte anglaise, déversant près d'un million de barils de pétrole. Nous avons également appris que les divers émulsifiants répandus sur les eaux pour contenir cette nappe de pétrole ont causé plus de dommage à la faune et à la flore que le déversement de pétrole lui-même.

Dans le cas du Exxon Valdez, 240 000 barils ont été déversés. L'accident risque de compromettre les activités de 800 pêcheurs en saison et d'environ 400 travailleurs de l'industrie du tourisme, sans parler des effets tragiques

pour la faune et la flore marines et toutes les autres formes de vie dans la région.

Posons-nous la question suivante. Que se passerait-il s'il y avait un déversement de pétrole résultant du projet Hibernia au large des côtes de Terre-Neuve? La situation aurait une toute autre ampleur. Il s'agit de beaucoup plus que 240 000 barils de pétrole et une fuite affecterait beaucoup plus de gens et nuirait à la vie marine sur une échelle bien plus étendue. Quelque 25 000 pêcheurs et 6 000 travailleurs de l'industrie du tourisme en souffriraient. Pour la seule industrie du tourisme, les pertes atteindraient 350 millions de dollars. Pensons aux effets désastreux qu'un tel événement pourrait avoir sur la morue boréale dont le territoire s'étend à peu près jusqu'à la pointe des bancs; au risque de décimation des espèces de saumon, de capelan et de nombreuses autres espèces de poisson qui abondent au large de Terre-Neuve.

N'oublions pas l'Arctique. Mon honorable collègue de Nunatsiag a parlé d'un déversement dans l'Arctique, dans le passage du Nord-Ouest. Un déversement de pétrole est récemment survenu à l'autre extrémité du globe, dans l'Antarctique. Je n'ai pas à vous rappeler les effets désastreux qui pourraient en résulter.

Alors que j'étais jeune commandant, j'ai personnellement participé à une expérience éprouvante, le nettoyage de la baie de Chedabucto en Nouvelle-Écosse après le désastre du Arrow au printemps 1970. Ce ne fut pas une expérience agréable ni gratifiante. Nous n'étions pas préparés à cet accident hors du commun. Je me rappelle m'être fait la réflexion suivante: «Mon Dieu, si cela doit se produire encore une fois, faites que nous soyons prêts».

Je crains que la gravité de l'accident survenu au large de l'île de Vancouver n'ait été sous-estimée. Je fais référence au déversement survenu en janvier. La gravité de l'accident a été sous-estimée à un point tel qu'il a fallu trois à cinq jours au personnel gouvernemental pour intervenir. Entre-temps, des citoyens exaspérés, pour la plupart des bénévoles, avaient déjà entrepris les travaux de nettoyage. En ce qui concerne les efforts de nettoyage qui ont suivi l'accident de Valdez, je crois que le gouverneur de l'Alaska a dit que les méthodes utilisées étaient trop lentes et inefficaces.

Pourquoi faut-il toujours que les mesures prises en cas de désastre de cet ordre soient désorganisées et mal préparées? Nous devrions être prêts. Il ne s'agit pas de savoir si, mais bien quand un désastre de ce genre va se produire. En 1973, les statisticiens ont déclaré qu'il y avait 50 p. 100 de chance qu'un accident aussi important