

de navigation inhérents aux deux propositions. Il est ici, à la disposition du comité.

Le président: Je crois que nous devrions passer au témoignage du capitaine Cook.

Le sénateur Argue: Je crois que nous devrions d'abord poser toutes les questions que nous aimerions poser à M. Anderson.

Le sénateur Langlois: Je n'ai nullement l'intention d'interrompre le témoin.

Le sénateur MacDonald: On a mentionné qu'on utilise ces énormes pétroliers, à l'heure actuelle, sur la côte de l'Atlantique; qu'avez-vous à répondre à cela? Pourquoi ne les utiliserions-nous pas sur la côte du Pacifique?

M. Anderson: C'est une excellente question. Tout d'abord, il faut souligner que les routes de navigation sont déjà tracées sur la côte de l'Atlantique. Je suis spécialiste de l'environnement, mais je ne crois pas que nous devrions supprimer ces routes de navigation ainsi que toute activité commerciale tout simplement parce qu'ils ont mis sur pied leurs installations avant même que nous établissions nos règlements. Je crois que vous devriez leur donner l'occasion de retarder l'établissement des règlements si vous voulez introduire successivement des instruments et des navires de qualité supérieure.

Je m'empresse d'ajouter que lorsque vous créez une nouvelle route, bien qu'il y en ait déjà une à cet endroit, vous savez qu'on transportera d'autant plus de pétrole. Vous devez établir votre route en vous fondant sur vos prévisions des cinq, dix ou quinze prochaines années, je ne sais trop, si vous désirez en tirer le meilleur profit possible.

Des collectivités se forment près des ports, sur la côte de l'Atlantique; la tradition veut que l'industrie soit appelée à changer. Dans ce sens, le témoignage de la société Irving devant mon comité, l'automne dernier, a été des plus intéressants. Vous ne pouvez tout simplement affirmer: «A partir de maintenant, nous allons établir des règles beaucoup plus strictes.» Avant de mettre sur pied une industrie et d'en définir les structures, j'estime que vous avez droit aux assurances les plus grandes. De même, avant d'établir une nouvelle route, vous devriez certainement vérifier s'il n'y aurait pas d'autres choix qui seraient meilleurs. Je ne peux que difficilement répondre à la question du sénateur Argue, mais j'estime qu'il y a d'autres solutions qui n'ont pas été envisagées et qui me semblent meilleures.

Le sénateur Macdonald: Le fait que l'on retrouve les mêmes dangers de navigation sur la côte de l'Atlantique et sur la côte du Pacifique ne constituerait-il pas un argument?

M. Anderson: D'après M. Cove, de Vancouver, et les capitaines Dighton et Davenport, tous deux de Victoria, je crois comprendre que les problèmes que nous éprouvons dans ces eaux intérieures facilitent l'accès à la baie de Chedabucto. L'accès est plus direct: il n'y a ni lacets ni courbe à droite. Un expert viendra bientôt témoigner. Il semble que ce soit une meilleure voie de navigation.

Le sénateur Argue: M. Anderson ne fait pas partie du gouvernement, mais il entretient des relations soutenues avec ce dernier; je me demande s'il pourrait nous indiquer la position du gouvernement à ce sujet. Je me reporte tout particulièrement à l'article du *Globe and Mail* de ce matin concernant un discours prononcé par M. Jack

Davis, ministre de l'Environnement, au cours d'une réunion mixte de l'Association canadienne des horticulteurs et de l'*American Institute of Biological Science*:

Dans son discours, le ministre s'est fortement opposé à ce que le transport du pétrole par les pétroliers, de l'Alaska jusqu'aux raffineries de Puget Sound, se fasse par les détroits de Juan de Fuca et de Georgia.

Il a ajouté qu'on ne devrait pas permettre à ces énormes pétroliers de naviguer dans ces eaux, mais qu'on devrait plutôt limiter la navigation à la haute mer...

«Pourquoi ferions-nous passer ces navires par Victoria risquant ainsi de détruire ce site naturel et cet endroit de récréation en quelques heures?»

Nous connaissons la théorie de la solidarité ministérielle et il semble que le ministre, dans sa déclaration, ait bien reflété la position du gouvernement, mais vous serait-il possible, monsieur Anderson, de nous donner votre avis sur l'attitude du gouvernement exprimée à la Chambre des communes, à votre comité et ainsi de suite.

M. Anderson: C'est probablement la plus importante déclaration que M. Davis ait faite; elle représente vraiment sa position à ce sujet. C'est M. Sharp qui, le premier, a étudié cette question à fond. Il s'oppose certainement à ce que les pétroliers prennent cette route. Le 10 juin dernier, il est allé aux États-Unis afin de discuter le problème avec le secrétaire de l'Intérieur, M. Rogers Morton, et le secrétaire d'État, M. Rogers. Il s'y oppose parce qu'il ne voit pas comment nous pourrions profiter de cette route; il fait ce qu'il peut.

Le gouvernement, à mon avis, a mis du temps à étudier cette question; maintenant qu'il a entrepris cet examen, nous pouvons dire qu'il s'oppose fermement à cette route si l'on se fie à la solidarité qui anime le Cabinet et aux déclarations de MM. Davis et Sharp.

J'aimerais ajouter autre chose. J'ai passé trois jours, à Washington, la semaine dernière, pour assister à une conférence, très réussie d'ailleurs, tenue sous l'égide du Service de garde-côtes, de l'industrie pétrolière elle-même et de l'Agence de protection de l'environnement. Quand les Américains font quelque chose de ce genre, ils le font bien. On s'est rendu compte que même avec les instruments les plus ingénieux, on ne peut retirer que de très petites quantités de pétrole de l'eau, même dans des rivières ou des étangs, là où il y a peu de vagues, c'est-à-dire lorsque les conditions sont favorables. De toute évidence, la prévention est la meilleure solution. Nous avons discuté des moyens de prévention. Des témoins nous ont parlé des auxiliaires à la navigation, des chenaux à sens unique et d'autres choses, mais nous en sommes venus à la conclusion qu'il y aurait des fuites. Comme cette ligne de pétroliers ne nous apporterait aucun avantage, nous avons jugé que nous devions nous y opposer.

Le sénateur Burchill: M. Sharp a-t-il fait rapport au Parlement du succès de sa mission?

M. Anderson: Il a fait rapport, en effet, mais il n'a pas parlé de plein succès. Il a été assez circonspect dans sa déclaration. Les Américains sont prêts à discuter du problème avec nous. Toutefois, le secrétaire de l'Intérieur, M. Morton, a déclaré que seul le pipe-line l'intéressait. S'il donne son approbation à l'aménagement d'un pipe-line, il s'agira pour les services de garde-côtes et les ministères des Transports du Canada et des États de chercher des moyens de minimiser le problème plutôt que de discuter l'opportunité d'établir