

vers les 48 autres États. Une certaine partie de cette route a été étudiée, soit celle qui va de Prudhoe à Valdez. Le département américain de l'Intérieur a émis la déclaration-choc que voici, concernant les effets du pipe-line sur l'écologie. Elle couvre 250 pages. Le département a également publié un rapport interne, qui a été divulgué aux journaux; long de 40 pages, il critique cette déclaration. De plus, des audiences ont été tenues à Washington et en Alaska pour examiner la déclaration. En d'autres termes, une étude assez approfondie du tracé du pipe-line a été faite, et je ne veux pas soulever la question de savoir si elle a été assez poussée. J'ai tendance à croire qu'elle aurait pu être mieux faite, mais, après tout, cette décision appartient au gouvernement américain.

La partie de la voie occidentale, allant de la baie de Prudhoe au détroit Puget qui, à mon avis, n'a pas fait l'objet d'études suffisantes, c'est le trajet en pétrolier de Valdez, port du sud de l'Alaska, au détroit de Puget—en d'autres termes partant de l'Alaska pour aboutir aux états de la partie méridionale des États-Unis. Ce trajet n'a pas été étudié, cela ressort nettement du rapport que j'avais en main, il y a quelques instants, la déclaration américaine concernant l'écologie. On y consacre un ou deux paragraphes à la pollution aux terminus, sans faire état des risques écologiques de la voie même et des dommages que pourraient causer des épanchements dans le voisinage du détroit Juan de Fuca et de celui de Puget. J'indique seulement aux députés que les risques sont très réels dans cette région et qu'il y a lieu d'en faire une étude approfondie.

Je ne voudrais pas m'étendre longuement sur mes raisons de voir de prime abord des risques dans cette région. Je renvoie les députés à un ouvrage du major Nicholson intitulé «Vancouver Island's West Coast» ainsi qu'à un autre livre, «Breakers Ahead», de M. R. Bruce Scott qui a étudié la partie sud du littoral de l'île de Vancouver. Je ne veux citer qu'un extrait du livre de M. Scott. Il énumère quelque 55 naufrages, le long d'un littoral de moins de 55 milles, et ajoute ceci:

Comme l'indique cette énumération, la plupart des naufrages doivent être imputés à des erreurs humaines et malgré le progrès des techniques de sauvetage et des aides à la navigation (surtout le radar, qui permet au navigateur de voir dans le brouillard et l'obscurité) des navires continuent de s'échouer le long de ce «cimetière».

Le Cimetière, monsieur, c'est cette partie de la côte qui va de Port San Juan au Cap Beale. Les marins l'appellent le Cimetière du Pacifique, et c'est pour cela que M. Scott utilise cette appellation dans son ouvrage. Je voudrais citer ensuite le Manuel des pilotes de la Colombie-Britannique. Ces manuels, je le dis à l'intention des députés qui ne viennent pas des Maritimes ou de la Colombie-Britannique, sont les ouvrages de référence que les capitaines de navires gardent à bord pour les consulter lorsqu'ils approchent d'eaux inconnues. Je m'en sers moi-même lorsque je pilote mon propre petit yacht et, à mon avis, tout marin en apprécie la valeur, surtout lorsqu'il s'aventure dans des régions qu'il ne connaît pas très bien. Voici ce que dit le British Columbia Pilot, l'ouvrage classique de référence sur le sujet, sous la rubrique «Navigation», à propos du détroit Juan de Fuca:

● (3.40 p.m.)

La navigation est simple par temps clair. Les aides sont nombreuses et le carte constitue un bon guide. Par mauvais temps,

cependant, à cause de l'irrégularité des courants ordinaires et de marée, toutes les précautions s'imposent. Le détroit connaît toutes les intempéries qui sont courantes sous ces latitudes,...

Je prierais les honorables députés d'être particulièrement attentifs à ce qui suit:

...et il y a peu d'endroits au monde où le navigateur doit faire preuve de plus de prudence et de vigilance qu'à l'entrée de ce détroit du côté du Pacifique.

Nous pouvons sans doute affirmer que l'entrée du détroit Juan de Fuca présente en effet des dangers. Je m'empresse d'ajouter qu'il ne s'agit ici que d'un des risques que présente cette étendue d'eau. Il y a plusieurs milles marins entre ce point et la raffinerie, maintenant en construction, de Cherry Point, près de Bellingham. Certains de ces eaux sont très étroites, en particulier le détroit de Rosario, celui de Haro et la passe de Boundary, que doivent emprunter les navires entrant dans le détroit de Georgie en provenance du détroit de Puget. Nous avons été mis au courant d'un accident tragique qui s'est produit dans la passe Active, une nappe d'eau beaucoup plus petite qui se trouve entièrement dans les eaux canadiennes, au nord et à l'ouest des deux passages que j'ai mentionnés, lorsqu'un transbordeur et un cargo russe sont entrés en collision, l'an dernier, ce qui a causé trois pertes de vie. Nous savons qu'une semaine auparavant, le navire amiral de la flotte de transbordeurs de l'Alaska s'est échoué sur des rochers et, dans les mots du magazine *Time*, a tenté de se jeter sur la côte, au milieu des arbres. Cela s'est produit une semaine seulement avant l'abordage du transbordeur et du cargo.

La navigation n'est pas facile dans cette région. J'estime essentiel de faire l'étude la plus approfondie de cette région avant d'entreprendre toute consultation. C'est ce que je veux souligner pour le moment. Il s'agit d'une zone dangereuse. Il faut l'étudier. Ni les Américains ni les Canadiens ne l'ont encore fait, même si j'ai bien accueilli la déclaration du député de South Western Nova (M. Comeau) qui a rappelé la déclaration du secrétaire d'État aux Affaires extérieures (M. Sharp) selon qui cette étude est presque terminée. Les Américains, comme nous-mêmes, en reconnaissent l'importance. J'ai bien accueilli l'initiative prise par le secrétaire américain à l'Intérieur, M. Roger Morton, qui a promis lors des séances tenues à Washington et auxquelles j'ai assisté, qu'il ferait faire ces études, déclarant que son ministère s'en chargerait. Le lendemain, le secrétaire d'État aux Affaires extérieures écrivait à M. Rogers, son homologue américain, pour lui offrir notre collaboration. Nous avons appris aujourd'hui qu'il y avait eu un échange de lettres et que la collaboration entre les deux pays était excellente. Sous ce rapport, je peux simplement ajouter, monsieur l'Orateur, que la position adoptée par le secrétaire d'État aux Affaires extérieures dans toute cette affaire a été absolument exemplaire. Il a refusé de se laisser affoler par les déclarations des députés de l'opposition et de présenter des protestations diplomatiques qui ne pouvaient être d'aucune utilité. Il a bien joué son jeu.

M. Comeau: Le député d'Esquimalt-Saanich (M. Anderson) n'a pas réussi à l'affoler.