

chalands, des annexes, à comparer aux énormes pétroliers dont on se sert aujourd'hui. Ces gros pétroliers sont difficiles à manœuvrer; on ne peut les freiner rapidement et ils ont une forte tendance à faire une embardée au cours d'un virage. Il faut prévoir ce genre de difficultés. En d'autres mots, ces pétroliers sont difficiles à manœuvrer.

Le mauvais temps est chose courante dans cette région. Au Cap Flattery, par exemple, la brume réduit la visibilité 16 % du temps au mois d'août. A Race Rocks, près de Victoria, du côté canadien, la sirène a déjà signalé sans arrêt pendant 29 jours.

Rendu là, c'est l'affaire des pilotes. Ils sont embarqués soit à Race Rocks au Canada, soit à Ediz Hook aux États-Unis. L'alternative est la suivante: emprunter la route «A», en passant par le détroit de Rosario ou la route «B», par le détroit d'Haro et par Boundary Pass.

Lorsque les terres sont les plus rapprochées, le détroit ne mesure qu'un mille et demi de large. A cause de leur calaison, les énormes pétroliers ne peuvent longer la côte; ils doivent s'en éloigner des deux côtés. Donc, au lieu de mesurer un mille et demi, le corridor n'a qu'un mille de large. En d'autres termes, la route «A» passe dans des eaux très peu larges au détroit de Rosario. Sur la carte, j'ai encerclé en rouge les écueils sur lesquels un pétrolier pourrait échouer.

**Le sénateur Isnor:** S'agit-il de pétroliers américains?

**M. Anderson:** Oui, ce sont probablement les mieux garnis en hommes et en équipements. Toutefois, nous devons tenir compte des erreurs de pilotage de tous genres auxquelles sont soumis tous les navires. Il n'y a pas que le pétrolier qui soit en cause; il y a aussi les autres navires qui peuvent le heurter. Un navire parfait doté du meilleur équipage possible peut entrer en collision avec un vieux rafioteur dont l'équipage n'a peut-être pas la compétence voulue.

L'an dernier, un cargo soviétique est entré en collision avec un traversier du gouvernement de la Colombie-Britannique. L'un d'entre vous a sûrement eu connaissance de cet accident. Les marins n'étaient pas incompetents; je crois que la formation des équipages des deux navires était au point. L'accident est imputable à une erreur qui s'est glissée malgré de bonnes conditions. Cet accident est survenu à Active Pass qui n'est pas l'un des deux endroits que j'ai indiqués. Néanmoins, cet exemple illustre très bien le fait que même de bons navires dotés de bons équipages peuvent avoir des accidents.

En conséquence, il nous faut prendre en considération l'étroitesse des routes, la fréquence de la brume ainsi que les marées et les courants. Les plus fortes marées ont une vitesse d'environ cinq à sept nœuds, ce qui est considérable surtout lorsqu'on essaie de manœuvrer un navire. Dans le lit de la marée, c'est d'autant plus difficile.

**Le sénateur Burchill:** A quel port la cargaison de pétrole est-elle destinée?

**M. Anderson:** Il y a actuellement une raffinerie à Cherry Point, environ douze milles au sud de la frontière canadienne. Cette raffinerie, évaluée à 150 millions de dollars, appartient à l'Atlantic Richfield Company. A proximité, une autre compagnie possède une large bande de terrain. Bien que personne ne veuille nous donner de renseignements à ce sujet, il est possible qu'un oléoduc traverse les États-Unis jusqu'à Chicago, important marché américain de pétrole.

Nous n'avons absolument aucun renseignement au sujet de la quantité de pétrole destinée à cet endroit. Puisqu'à l'heure actuelle il n'y a là qu'une seule raffinerie, certains trouvent inutile de s'en préoccuper. C'est une raffinerie de 150 millions qui traite 100,000 barils de pétrole par jour, ce qui double peut-être le trafic dans cette région. Toutefois, ce n'est encore pas considérable. Je me demande si ce n'est pas qu'un début. J'ai la conviction que ce l'est. Il ne sera plus question d'un navire à tous les trois jours, mais d'au moins deux navires par jour. Ce ne sont que des prévisions. Dans mon rapport, j'ai vivement critiqué le fait que les fonctionnaires du gouvernement canadien envoyés à Washington par suite d'un accord intervenu entre M. Sharp, notre ministre des Affaires extérieures, et M. Rogers, secrétaire d'État des États-Unis, ont été incapables d'obtenir des données précises sur la quantité de pétrole transportée. Ils s'en sont d'ailleurs plaints à leur retour. C'est l'un des domaines d'incertitude pour lequel je dois m'excuser. Il semble qu'on nous dissimule ces renseignements.

La raffinerie de Cherry Point est la destination actuelle du pétrole. Soit dit en passant, cette raffinerie est alimentée en pétrole d'Alberta qui est transporté par le Pipeline Trans-Mountain qui bifurque près de Vancouver afin de desservir Cherry Point. On perdrait ainsi ce marché de pétrole canadien. C'est là une autre répercussion, mais mon comité sur la pollution n'en a pas tenu compte.

Il y a de vastes courants, du mauvais temps, des eaux restreintes et, comme vous le savez très bien, messieurs, quelques-unes des régions les plus pittoresques du Canada le long des côtes des îles du golfe de la Colombie-Britannique et de l'Île de Vancouver. La ville de Victoria ainsi que ma circonscription sont des régions de retraite parce qu'elles sont encore pittoresques et offrent la possibilité de vivre le genre de vie qui plaît aux personnes à la retraite. Je m'excuse si j'insiste, mais je viens de cette région. Elle n'est pas industrialisée et beaucoup de personnes de l'est du Canada ont choisi d'y vivre pour cette raison. Il n'y a pas beaucoup d'îles pittoresques au Canada dont le climat soit favorable toute l'année.

C'est une région unique et jusqu'à présent intacte. Les industries de la pêche et du tourisme sont importantes non seulement pour nous, mais aussi pour les Américains. Évidemment, la pêche en tant que sport ne peut être évaluée en dollars. Le plaisir que les gens retirent de pouvoir aller à la pêche deux ou trois fois par semaine ne se calcule pas en dollars et en cents. Tout cela sera menacé lorsque la route sera établie étant donné les courants et les énormes quantités de pétrole. Le travail d'épuration effectué à la Baie de Chedabucto était minime à comparer au travail d'épuration que nécessiterait un accident de pétrolier dans notre région. Les difficultés survenues à la Baie de Chedabucto — et je ne veux pas dénigrer les efforts fournis — seraient minimales à comparer aux énormes quantités de pétrole qui seraient transportées par les courants violents dans notre région.

On propose de construire un canal industriel dans une région qui est fondamentalement une région destinée aux loisirs. Il en résulterait aucun avantage pour les Canadiens, ici ou ailleurs. Il n'y a pas de possibilités d'emploi pour les Canadiens. Nous n'avons rien à retirer de tout cela sauf peut-être la perte de notre marché de pétrole albertain dans le nord-ouest du Pacifique. Étant donné ces circonstances, il nous semble que la question de l'environnement devient prioritaire. Nous n'avons rien à gagner, mais tout à perdre. Toutefois, notre comité en est venu à la conclusion qu'il devait s'opposer de toutes ses forces à l'engagement du gouvernement fédéral dans