

plus importants que dans le détroit de Santa Barbara, dans la baie de Chedabucto ou dans les détroits English et Bristol.

Sur la base des témoignages qu'il a entendus, le Comité estime, à l'unanimité, que si l'on établit cette voie maritimes pour les pétroliers: (1) de graves déversements de pétrole dans les eaux canadiennes et sur le littoral canadien sont inévitables; et (2) ces déversements entraîneront des dommages importants pour les Canadiens. En outre, le Comité pense que ce transport de pétrole n'offrira pas d'avantages compensatoires pour les Canadiens, dans cette région ou ailleurs. Par conséquent, le Comité est arrivé à la conclusion que cet itinéraire pour les pétroliers va à l'encontre des intérêts canadiens, et il recommande à l'unanimité que le gouvernement canadien s'y oppose fermement.

Le Comité estime que les deux régions qui ont les plus grandes chances d'être le théâtre d'accidents sont l'entrée du détroit de Juan de Fuca et les passages entre les îles San Juan et Gulf, entre le détroit de Juan de Fuca et le détroit de Georgie. (Voir Appendice B) Voici quelques-unes des propositions qui ont été faites au Comité pour réduire les risques d'accidents dans cette région:

- a) que soit créé un système de navigation établi sur le littoral;
- b) que soit créé un système de voie de navigation à sens unique obligatoire, avec une séparation suffisante entre chacune, dans le détroit de Juan de Fuca, et un système de voie à sens unique dans le détroit de Rosario, le détroit de Haro et le passage Boundary;
- c) que soit institué un système d'autorisation semblable à celui qui est utilisé dans l'aviation civile pour s'assurer du bon fonctionnement des radars, des radiotéléphones et des équipements similaires avant l'entrée dans le détroit; et
- d) que l'on fournisse un escorteur aux navires qui transportent des cargaisons dangereuses, comme le pétrole, chaque fois qu'ils iront à l'est du Cap Flattery.

On a fait remarquer au Comité que les courants et les marées sont généralement orientés vers le nord, dans le sud du détroit de Georgie et entre les îles San Juan; par conséquent, il semble probable qu'un déversement de pétrole, même s'il a lieu dans les eaux territoriales des États-Unis, aurait un effet plus grave et entraînerait des dommages plus importants du côté canadien que du côté américain. (Voir appendice C)

Le Comité a entendu des témoignages sur les avantages de la conception et de la construction moderne, qui réduiraient, mais n'élimineraient pas, les déversements de pétrole en cas de collision ou d'échouage.

Dans ce domaine, on a proposé au Comité:

- a) que ces navires utilisent le plus possible les coques renforcées et les cloisons étanches;
- b) que l'on utilise les aciers à haute résistance récemment mis au point, pour la construction des coques, et
- c) que des aménagements techniques tels que les doubles gouvernails, les ailerons latéraux et même les ancres flottantes fassent l'objet d'un examen,

afin de déterminer s'ils sont efficaces lorsqu'il s'agit de diminuer la distance d'arrêt et d'accroître la manœuvrabilité de ces navires.

On a déclaré devant le Comité que ces propositions pouvaient accroître jusqu'à 25 p. 100 le prix du transport du pétrole, prix que le Comité estime peu élevé par rapport au surcroît de sécurité qu'apportent ces aménagements.

Au fil de son étude, le Comité s'est rendu compte qu'on ne pouvait répondre aux questions des députés parce qu'on n'avait pas fait les recherches appropriées. Par conséquent, il recommande en outre que le gouvernement envisage la possibilité d'augmenter les ressources consacrées aux

- a) recherches sur les effets du pétrole dans la mer et sur les organismes marins;
- b) recherches océanographiques sur la région dont il est question;
- c) recherches sur la dégradation bactérienne des dérivés du pétrole; et
- d) recherches sur l'environnement dans la vallée Mackenzie, qui constitue un itinéraire possible pour un oléoduc.

Le Comité sait parfaitement que de telles recherches coûtent cher et il reconnaît qu'il n'est que trop facile de recommander de telles études. Néanmoins, considérant les sommes énormes qui seraient consacrées à la création d'un réseau de transport du pétrole du Nord, et considérant les sommes énormes qui sont consacrées aux recherches sur le génie industriel et l'aspect économique du transport du pétrole du Nord (par exemple le coût de l'expérience du S.S. *Manhattan* a été évalué à 39 millions de dollars), le Comité croit fermement que ces recommandations devraient faire l'objet d'une étude attentive de la part du gouvernement.

En quelques mots, le Comité estime que la création de l'itinéraire proposé pour les pétroliers entraînerait de graves dommages pour l'environnement et une perte économique importante pour les Canadiens. Le Comité approuve les discussions qui ont actuellement lieu entre le gouvernement des États-Unis et celui du Canada à ce sujet, et demande au gouvernement de s'opposer fermement à l'établissement de l'itinéraire proposé pour les pétroliers entre l'Alaska et l'État de Washington.

Un exemplaire des procès-verbaux et témoignages s'y rapportant (*fascicules n° 16 à 21 inclusivement*) est déposé.

(Les procès-verbaux et les témoignages joints audit rapport sont enregistrés à titre d'Appendice n° 91 aux Journaux)

M. Basford, membre du conseil privé de la Reine, d'ordre de Son Excellence le Gouverneur général, dépose sur le Bureau,—Copies, en français et anglais, du rapport de la Commission d'examen des produits dangereux relativement aux montures de lunettes contenant du nitrate de cellulose, conformément au décret du conseil C.P. 1970-1933, en date du 4 novembre 1970. (Document parlementaire n° 283-1/160C).