



N^o 133

POUR DIFFUSION IMMÉDIATE
LE 15 DÉCEMBRE 1976

COMMUNIQUE

LE PROJET DE RAFFINERIE
D' EASTPORT

DEPARTMENT OF EXTERNAL AFFAIRS
MINISTÈRE DES AFFAIRES EXTÉRIEURES

Les ministères des Affaires extérieures, des Pêches et de l'Environnement et des Transports ont conjointement rendu publiques aujourd'hui des études portant sur les répercussions que pourrait avoir au Canada le projet de la société Pittston d'établir une raffinerie à Eastport (Maine).

S'appuyant sur les conclusions de ces études, le ministère des Affaires extérieures a fait parvenir à la société Pittston, le 1^{er} décembre, une lettre l'informant qu'il ne serait pas possible au gouvernement canadien d'approuver le transport massif de polluants dans le passage Head Harbour menant à Eastport. La lettre, déposée à la Chambre des Communes le 6 décembre, réitère la position soutenue publiquement par le gouvernement canadien depuis 1973. Cette position jouit de l'appui total du gouvernement du Nouveau-Brunswick.

La première étude a été terminée en décembre 1976 par le ministère des Pêches et de l'Environnement et traite de la cote du risque à l'environnement des ports pétroliers en eau profonde en vue de choisir leur emplacement. Elle comporte une analyse comparative du risque lié à la navigation et de la vulnérabilité de l'environnement, pour 22 emplacements canadiens possibles de ports pétroliers et leurs approches sur la côte de l'Atlantique, y compris le passage Head Harbour. Après mûre considération des facteurs pertinents, la région de Passamaquoddy où est situé le passage s'est révélée la moins acceptable pour la circulation des pétroliers parce que, d'une part "la valeur des pêcheries et des oiseaux aquatiques de la région est si élevée qu'on ne peut se permettre aucun risque. D'autre part, les risques liés à la navigation à cet endroit ne font qu'ajouter à ceux qui touchent l'environnement."

On peut se procurer le rapport complet en s'adressant aux Sciences océaniques et aquatiques, ministère des Pêches et de l'Environnement, Ottawa.

La deuxième étude, terminée en novembre 1976 par le ministère des Transports, représente une analyse de la sécurité de la navigation vers Eastport. Convenant qu' "un superpétrolier de 250,000 tonnes de port en lourd qui serait bien équipé, bien armé en hommes et soigneusement dirigé pourrait probablement, avec des aides à la navigation très perfectionnées et le concours des remorqueurs, franchir le passage de Head Harbour le jour", l'étude conclut:

"Toutefois, les risques de navigation inhérents à l'approvisionnement continu à longueur d'année de la raffinerie de pétrole brut et à l'expédition de ses produits menacent grandement l'écologie de la région. ... Même si une instrumentation hautement perfectionnée peut aider le pilote à mieux déceler les déviations de sa route et de son cap, il n'y a pas de doute que, même avec un dragage intensif, les approches d'Eastport

demeureraient "sinueuses", les courants "extrêmement difficiles à évaluer" et que les conditions météorologiques ne peuvent pas encore être maîtrisées. Par conséquent, le risque de pollution demeure élevé et inacceptable du point de vue de l'environnement."

Pour plus de renseignements s'adresser à la Sécurité des navires, Garde-côtière, Transport Canada, Ottawa.

Enfin, l'étude canadienne, réalisée en 1974 sur les facteurs physiques, biologiques, socioéconomiques et autres se rapportant à un déversement de pétrole dans la région de Passamaquoddy, baie de Fundy (rapport technique no. 428 de l'Office des recherches sur les pêcheries du Canada), a été réimprimée. On peut obtenir des détails complets sur ce rapport en s'adressant à la Gestion des pêches, ministère des Pêches et de l'Environnement, Ottawa.