

Certains de ceux qui m'ont précédé ont estimé ce sujet l'un des plus importants dont la Chambre ait été saisie, et je suis de leur avis. Je ne crois toutefois pas que nous devons mêler les considérations fondamentales au mode de financement des pipe-lines. Je déplore donc la motion d'amendement du NPD, inspirée d'une idéologie socialiste. Dans cette question, l'idéologie ne devrait constituer un facteur ni dominant ni déterminant. Dans la mesure où l'idéologie entrerait en ligne de compte, elle ne pourrait que compliquer le problème, et il deviendrait encore plus difficile de prendre une décision sur les questions fondamentales qui se posent à nous.

• (4.10 p.m.)

Il ne me semble guère douteux que les pipe-lines seront construits par des sociétés canadiennes constituées, auxquelles les Canadiens apporteront le plus grand concours financier possible, des sources étrangères étant appelées à fournir le reste des crédits nécessaires. Pour ce qui est de la construction ou du financement des oléoducs, c'est là que je vois la solution la plus raisonnable. Il va sans dire que l'idée de recourir à des impôts ou à l'argent des contribuables canadiens pour financer le transport d'un pétrole et d'un gaz qui seront pour l'essentiel propriété américaine, ne me paraît ni très raisonnable, ni très judicieuse. J'espère que le gouvernement va adopter une position bien plus précise que jusqu'ici en montrant au gouvernement américain la nécessité d'un effort commun destiné à assurer l'acheminement vers les marchés des ressources de pétrole et de gaz du Grand Nord, et qu'il se départira de cette espèce de morgue qu'il a affichée jusqu'à présent.

**M. P. M. Mahoney (secrétaire parlementaire du ministre des Finances):** Monsieur l'Orateur, je vais abrégé mon discours, car les députés qui ont parlé avant moi, et en particulier le ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien (M. Chrétien) et le ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources (M. Greene) ont confirmé dans leurs propos beaucoup de choses dont j'ai été mis au courant par l'industrie du pétrole, et rien ne servirait de les répéter. Je vais m'employer à ce que le député des Territoires du Nord-Ouest (M. Orange), dont la circonscription sera la plus touchée par le sujet du débat d'aujourd'hui, puisse dire quelques mots.

J'ai été très intéressé par les observations du député de South Western Nova (M. Comeau) surtout quand il a revendiqué le mérite de cette motion, ce dont les députés des deux côtés de la Chambre lui sont reconnaissants, j'en suis sûr. S'il ne nous avait pas assuré qu'il en était responsable, nous aurions pu l'attribuer à son motionnaire ou au député de Calgary-Nord (M. Woolliams), dont la prose inimitable transparaît dans le libellé de la motion.

Je partage la confiance du député de South Western Nova à l'égard du succès final des activités d'exploration au large de la côte est du Canada. Je me demande s'il parviendra à ramener cette affaire à un seul critère, l'écologie, comme il le peut lorsque cette réserve repose à environ 4,000 milles du territoire qui lui est le plus familier. Peut-être que face à la réalité, certaines des

considérations technologiques, économiques et sociales, consécutives à l'exploration et au transport du pétrole, joueront dans son esprit un rôle plus important. Bien entendu, envisagées de façon théorique elles se résument toutes à des considérations politiques, et c'est une des réalités qu'il faut envisager.

Nous parlons aujourd'hui du pétrole qui se trouve dans l'État de l'Alaska. Nous parlons de transporter ce pétrole de l'État de l'Alaska au sud du 48° parallèle aux États-Unis, et nous en discutons au Parlement du Canada. A mon avis, l'état d'Alaska sera très intéressé à expédier ce pétrole sur le marché ainsi qu'aux travaux publics nécessaires à cette fin. Un pipeline qui longerait la vallée du Mackenzie serait bénéfique au Canada. Cette affirmation se défend certes du point de vue écologique et peut-être même, avec une certaine justesse, du point de vue économique, en autant que le client américain est concerné.

Il est illogique selon moi de construire un pipe-line à travers l'Alaska, de transporter par bateau le pétrole vers la côte ouest, et de l'expédier de nouveau vers le marché de Chicago au moyen d'un autre pipe-line partant de l'état de Washington et passant par les montagnes Rocheuses. Bien qu'il coûtera deux fois et demie plus cher qu'un pipe-line transalaskien, le pipe-line de la vallée du Mackenzie se révélera, à longue échéance, le seul moyen logique et sensé de transporter ce pétrole. L'État d'Alaska aura son mot à dire au sujet de ce pipe-line car il faudra y effectuer la majeure partie des travaux nécessaires. C'est une réalité de la vie politique. A mon avis, les habitants de l'Alaska sont bien plus en mesure d'exercer des pressions politiques sur le gouvernement de l'État et sur celui des États-Unis que tous les Canadiens, de la Chambre des communes ou non, qui s'intéressent à l'écologie du pays.

Je dois aussi mentionner que le Japon est un autre marché très important dont il faut tenir compte dans toute cette question. Le Japon achète de 95 à 97 p. 100 de son pétrole au Moyen-Orient. Quand on connaît la situation mondiale du pétrole, on réalisera que l'économie en pleine croissance du Japon se trouve dans une situation guère enviable.

Que le pipe-line soit aménagé cette année ou l'an prochain, que les problèmes technologiques, écologiques et économiques soient résolus maintenant ou plus tard, je suis fermement convaincu que le pipe-line transalaskien verra le jour. On aménagera un pipe-line transalaskien à cause des avantages qui en découleront pour l'État de l'Alaska, à cause de la nécessité de cette canalisation pour servir le marché japonais et à cause de sa nécessité comme partie d'un réseau de livraison au marché de la Californie. La Californie et Montréal sont deux marchés de l'Amérique du Nord qui connaîtront le rationnement de l'essence si leurs sources d'approvisionnement en pétrole, en dehors du continent nord-américain, devaient un jour leur être fermées. Étant donné le réseau continental de canalisation tel qu'il existe aujourd'hui, il est impossible de satisfaire aux besoins en combustible de la Californie et du complexe industriel de Montréal sans du pétrole de l'extérieur du continent.

Lorsque nous parlons d'un oléoduc dans la vallée du Mackenzie, il s'agit d'un pipe-line additionnel et non d'une canalisation de remplacement. Les deux pipe-lines