

Je rappelle aux députés qu'il y a dans cette région un autre danger que nous ne devrions pas passer sous silence. Nous ne devons pas oublier la prochaine explosion nucléaire sous-marine de grande envergure que les États-Unis préparent pour l'automne dans le Pacifique Nord. Elle aura lieu dans une zone très exposée aux secousses sismiques, pas très loin de la côte de l'Alaska où l'on projette de construire un pipe-line depuis les champs pétrolifères jusqu'au port de mer où le pétrole sera transbordé dans des pétroliers. A mon avis, c'est là un autre péril qui menace les gens de la côte ouest du Canada et des États-Unis. Il est évident que le transport du pétrole, que ce soit par voie maritime ou par voie terrestre le long d'un corridor ménagé dans les Prairies, est une question trop importante pour qu'on laisse à une industrie, à une municipalité, à une province ou à un État le soin de la régler. Vraiment, le pétrole et la pollution par celui-ci, surtout lorsqu'est en cause le déplacement de vastes masses d'eau, constituent un problème mondial. Il faut des accords internationaux de même qu'une politique canadienne claire et nette en matière de pétrole.

● (4.00 p.m.)

Il faut mettre fin à la menace qui pèse sur la Colombie-Britannique, faire des recherches au sujet du corridor proposé pour les pipe-lines à travers les Prairies et confier à l'État la direction et même la propriété de ce secteur croissant de l'industrie pétrolière. Mais ce qui m'intéresse le plus, en tant qu'habitant de la Colombie-Britannique, c'est que nous mettions tout en œuvre pour faire obstacle au projet de transport du pétrole par voie maritime le long de la côte de la Colombie-Britannique. C'est le devoir de l'opposition de veiller à ce que le gouvernement suive une ligne de conduite qui fasse passer l'intérêt de la population avant les bénéfices de l'industrie.

L'hon. D. S. Harkness (Calgary-Centre): Monsieur l'Orateur, la question des gisements de pétrole et de gaz dans les régions arctiques, au Canada comme en Alaska, et des moyens d'acheminer ces produits vers les marchés se subdivise naturellement en deux parties principales. L'une concerne les risques d'ordre écologique auxquels donne lieu le transport du pétrole et du gaz et l'autre, les considérations d'ordre économique—les frais, les répercussions sur les habitants du Nord et les avantages qu'en récolteraient en fin de compte les habitants de notre continent.

Le chauvinisme n'est pas de mise dans l'étude de ces questions. La seule manière d'utiliser les réserves de pétrole et de gaz de l'Arctique dans l'intérêt du Canada, des États-Unis et de l'ensemble du monde, c'est en assurant une étroite collaboration entre le Canada et les États-Unis et en concluant un accord sur les moyens les plus salutaires et les plus économiques de transporter le pétrole, de ces régions nordiques aux endroits où il sera le plus nécessaire dans les années à venir.

N'est pas de mise non plus ce qu'on pourrait qualifier de sensiblerie survoltée en ce qui concerne les dommages écologiques. L'exploitation de toute ressource naturelle entraîne inévitablement certains dommages écologiques. Il faut s'en rendre compte. Certaines personnes complètement acquiescentes à l'idée de conserver l'écologie empêcheraient, il me semble, l'exploitation de l'une quelconque de

[M. Mather.]

nos ressources naturelles si on les laissait faire. Il nous faut éviter cette attitude.

Pour ce qui est des vastes quantités de pétrole que l'on sait exister dans la région de la baie Prudhoe et les vastes quantités qui seront indubitablement découvertes dans l'Arctique canadien, une chose est certaine: il faudra les amener vers le marché. Les Américains transporteront le pétrole de la baie Prudhoe qui sera utilisé aux États-Unis et à un degré moindre au Canada. Il faut donc examiner la question en se demandant quelle est la meilleure façon d'acheminer ce pétrole et ce gaz afin qu'il en résulte le moins de dommages possible et les plus grands avantages économiques pour les États-Unis et le Canada.

Les orateurs du gouvernement et d'autres ont souligné que, si le pétrole est acheminé par pétrolier de l'Alaska à la région de Seattle, un important déversement d'huile est inévitable tôt ou tard. Le contexte général de l'acheminement du pétrole par pétrolier indique que les accidents se produisent avec une régularité prévisible. Nul doute que des dommages écologiques d'envergure en résulteront pour la côte du Pacifique du Canada et pour le Nord. Dans ces circonstances, l'unique option est d'acheminer le pétrole par pipe-line en passant par la vallée du Mackenzie. Le gouvernement canadien a peut-être été trop lent à exercer une pression sur le gouvernement des États-Unis pour le reconnaître et pour en arriver à une formule d'acheminement du pétrole par la vallée du Mackenzie qui serait à l'avantage ultime des deux pays.

Comme l'a souligné le ministre, on prévoit que les frais de livraison du pétrole aux grands marchés américains concentrés autour de Chicago seraient sensiblement moindres si le pétrole était acheminé par pipe-line, par la voie du Mackenzie, qu'ils ne le seraient si ce pétrole était acheminé par mer. Il faut faire une distinction nette entre pipe-lines de pétrole et pipe-lines de gaz. Il existe à l'heure actuelle un besoin urgent de gaz et d'ici cinq à dix ans nos approvisionnements en gaz seront vitaux. Il est indiscutable qu'un pipe-line de gaz sera construit.

Les dommages écologiques susceptibles d'être provoqués par la construction d'un pipe-line de gaz ne seront pas très importants et intéresseront seulement les surfaces de terrain directement nécessaires à la construction et à l'entretien du pipe-line. Un pipe-line de pétrole pose des problèmes différents. Si on ne trouve pas un moyen satisfaisant de le construire au-dessus du pergélisol il est probable que des ruptures se produiront et qu'il faudra prévoir des fuites de pétrole. Par contre, les dommages seraient ainsi certainement moindres que ceux que provoquerait un déversement de pétrole au large de la côte du Pacifique.

La plupart des gens ne saisissent peut-être pas que la route de la vallée du Mackenzie, quant au pergélisol, présente beaucoup moins de difficultés que toute autre route terrestre, et en particulier la route de l'Alaska à Valdez. Dans la vallée, la végétation arborescente s'étend beaucoup plus au Nord que dans les autres régions de l'Est ou de l'Ouest. A vrai dire, je pense que le pergélisol ne se maintient que jusqu'à 70 à 80 milles au sud d'Aslavik. A partir de là, on est vraiment hors de la région du pergélisol profond. La difficulté de construire un gazéoduc ou un oléoduc le long du Mackenzie est donc bien moindre que partout ailleurs.