

CHAMBRE DES COMMUNES

Le mercredi 23 mars 1955

La séance est ouverte à deux heures et demie.

CHEMINS DE FER, CANAUX ET TÉLÉGRAPHES

M. McCulloch (Pictou) présente le 3^e rapport du comité permanent des chemins de fer, canaux et télégraphes.

COMMERCE

PÉTROLE—NOTE REMISE AUX ÉTATS-UNIS SUR LES RESTRICTIONS À L'IMPORTATION

Le très hon. C. D. Howe (ministre du Commerce): Je désire déposer le texte d'une note que l'ambassadeur du Canada à Washington a remise au gouvernement des États-Unis le 8 mars et dans laquelle nous nous élevons contre les mesures qui ont été proposées en vue de restreindre les importations aux États-Unis de pétrole brut. Pour la gouverne des députés, je donne lecture de cette note:

Le gouvernement canadien s'inquiète fort de la mesure législative actuellement à l'étude aux États-Unis dont l'objet serait de restreindre les importations de pétrole brut. Une mesure de ce genre aurait des répercussions malheureuses et désastreuses sur lesquelles le gouvernement canadien désire attirer l'attention. Le gouvernement canadien s'inquiéterait également si les objectifs que vise la mesure législative proposée devraient être recherchés au moyen d'une intervention administrative ou encore si l'industrie pétrolière des États-Unis était portée à croire que la ligne de conduite de l'Administration est de décourager les importations en provenance du Canada.

L'expansion de l'industrie du pétrole, ces dernières années, dans l'Ouest canadien a donné lieu aux États-Unis à une expansion des installations de raffinage et des programmes d'organisation des marchés en vue de l'utilisation des quantités accrues de pétrole brut canadien disponible. Deux raffineries ont déjà été aménagées dans le Nord-Ouest attenant au Pacifique pour le traitement du pétrole amené par le pipe-line *Trans-Mountain*. On construit actuellement une raffinerie dans East St. Paul afin d'utiliser les pétroles bruts de poids moyen de la Saskatchewan. Il y a une concentration notable d'installations de raffinage dans la région Détroit-Toledo qui pourrait bénéficier du pétrole transporté en direction de l'est par le pipe-line *Inter-Provincial*. S'il est fait mention de ces installations de raffinage déjà existantes, c'est parce qu'il y va de l'intérêt du Canada et, selon nous, de l'intérêt des États-Unis de veiller à ce que rien ne survienne qui puisse compromettre l'utilité de ces installations. Il est souhaitable, du double point de vue stratégique et économique, d'augmenter le débit des raffineries et des pipe-lines afin de permettre au pétrole brut du Canada de trouver des

débouchés aux États-Unis. Le gouvernement canadien désire souligner l'importance d'éviter de la part des États-Unis des mesures restrictives qui pourraient entraver ou empêcher la poursuite de ces réalisations souhaitables.

Il y a lieu de tenir compte également du rôle prépondérant que le gouvernement des États-Unis, de concert avec le gouvernement du Canada, a joué dans les efforts tentés, au moyen de l'Accord général sur les tarifs douaniers et le commerce et autrement, pour favoriser l'expansion du commerce plurilatéral à l'échelle internationale sur une base économique et exempte de restrictions. L'adoption par les États-Unis d'une politique restrictive à l'égard du pétrole irait directement à l'encontre de ces mesures de portée plus considérable.

Du point de vue des considérations d'ordre stratégique, il faut se rappeler que les champs pétroliers de l'Ouest canadien se trouvent à l'intérieur du continent nord-américain. Rien ne saurait décourager davantage l'exploration du pétrole et l'expansion de cette industrie stratégique dans l'Ouest canadien que l'adoption par les États-Unis d'une politique tendant à restreindre les importations. On se rappelle que pour des motifs d'ordre stratégique, la Marine des États-Unis a souscrit à l'aménagement du pipe-line *Trans-Mountain* et à l'agrandissement des raffineries de l'État de Washington. Si le gouvernement des États-Unis jugeait, au meilleur de ses connaissances, que son programme de défense exige que les importations de pétrole brut des pays d'outre-mer soient restreintes à la proportion qu'elles représentaient en 1954 par rapport à la production intérieure, une telle décision pourrait être difficile à contester pour une personne étrangère aux États-Unis. La même thèse cependant, étayée sur les besoins de la défense, n'aurait plus de valeur si elle s'appliquait aux importations du Canada.

Le Nord-Ouest des États-Unis attenant au Pacifique est actuellement desservi par des pipe-lines venant du Canada, l'autre solution étant d'y transporter le pétrole brut par navire-citerne, soit d'autres parties des États-Unis, soit de l'étranger. Navires et ports étant toutefois autrement plus vulnérables en temps de guerre que les transports terrestres, le gouvernement canadien serait absolument incapable de comprendre les États-Unis s'ils décidaient de restreindre les importations du Canada pour des motifs d'ordre militaire.

Du point de vue économique l'industrie pétrolière elle-même a orienté ses progrès d'une façon qui suppose nettement une utilisation accrue du pétrole brut canadien dans les régions Nord-Centre et Ouest des États-Unis. Le régime des ventes continentales semblerait supposer l'entrée libre du pétrole canadien sur ces marchés, sans que pour autant en soit compromise l'industrie américaine des pétroles. De tout temps, en effet, il a été difficile et dispendieux de transporter le pétrole américain vers des régions qui peuvent être plus facilement alimentées par le Canada. En outre le pétrole canadien ne risquerait guère, semble-t-il, de nuire à l'industrie américaine du charbon dans ces régions.

L'industrie américaine du pétrole ne devrait pas voir dans le Canada un simple concurrent, mais aussi un marché. La chose apparaît avec évidence à quiconque examine la statistique relative au commerce canado-américain du pétrole et des produits