

genre de véhicules pouvant être utilisé dans la toundra durant certaines saisons, qui minimiserait ces dommages à la couche de tourbe isolante, nous croyons que nous contribuerons beaucoup à empêcher ce genre de chose, tout en permettant néanmoins la prospection, la mise en valeur et l'exploitation des ressources.

Le sénateur Aseltine: Quelles sont les périodes dangereuses pour le pergélisol?

M. Armstrong: Les mois d'été, selon la latitude où l'on est. Dans le delta du Mackenzie, cela va depuis la fin de mai et le début de juin jusque vers le 1^{er} octobre.

Le sénateur Aseltine: C'est là l'été dans le nord.

M. Armstrong: C'est exact. Pour l'instant, nous n'entendons pas décréter qu'il n'y aurait aucune activité dans la toundra durant les mois d'été, en ce qui concerne l'emploi des véhicules terrestres, parce que de nouveaux développements se présentent constamment. La semaine prochaine, il y aura un programme de vérification d'un certain nombre de ces véhicules: un groupe d'hommes de science mesureront les véhicules (ce sont des véhicules qui servent aux compagnies de pétrole) pour voir quels dégâts sont en cause et quels sortes de problèmes de chargement comportent leur utilisation.

Le sénateur Aseltine: Utilisez-vous les aéroglisseurs? Cela résoudrait le problème.

M. Armstrong: Cela résoudrait certainement le problème, fort bien. On a fait quelques essais d'aéroglisseurs, mais à l'heure actuelle, ils ne sont pas rentables. Si l'on exigeait des sociétés pétrolières qu'elles utilisent par exemple uniquement des aéroglisseurs, leurs frais de prospection grimperaient probablement à un niveau 5 fois plus élevé. Ces véhicules sont très peu fiables; ils ne se comportent pas comme certains autres véhicules.

Le sénateur Aseltine: Le pergélisol n'a pas subi trop de dégâts jusqu'à présent, n'est-ce pas?

M. Armstrong: Non, je pense que c'est exact.

Le sénateur Aseltine: Vous prenez des précautions pour le protéger.

M. Armstrong: Oui.

Le sénateur Prowse: Vous supposez ce qui pourrait arriver s'il n'y avait aucune mesure de contrôle?

M. Armstrong: Oui. Le versant nord de l'Alaska est probablement l'un des meilleurs exemples de ce qui

pourrait arriver s'il n'y a aucune mesure de contrôle. Il y a eu beaucoup d'activités autour de la Baie Prudhoe avant que l'on se rende pleinement compte des répercussions que peut amener le fait de perturber cette région.

Le sénateur Aseltine: Êtes-vous allé dans cette région?

M. Armstrong: Oui, j'en arrive. Je ne l'ai pas parcouru entièrement. Cependant, nous avons travaillé en étroite collaboration avec les gens de l'Alaska et nous avons dans notre propre nord un assez bon nombre d'exemples à observer et sur lesquels nous pouvons présenter quelques idées.

Le sénateur Smith: Monsieur Armstrong, qu'est-il arrivé dans la région de la Baie Prudhoe dont vous aviez commencé à nous parler, par suite de l'emploi de ce genre de véhicule et de ses effets. Qu'est-il arrivé là-bas?

M. Armstrong: Pour placer la question dans sa juste perspective, si une compagnie ou une industrie va dans une nouvelle région dont on connaît très peu de chose et sur laquelle il y a eu très peu d'expertises ou d'expérience sur la façon de fonctionner, ce qui arrive habituellement, c'est que l'on y transpose un système utilisé quelque part ailleurs, dans le nord de l'Alberta ou dans un endroit du genre, et on l'amène dans le nord. Ensuite, on essaie de l'adapter pour qu'il fonctionne dans des conditions différentes, mais cela ne va pas toujours comme il le faudrait. Ainsi, prenons l'exemple d'une opération sismique, qui est habituellement la première chose à se produire dans une région lorsqu'on y prospecte du pétrole. Une opération sismique dans le sud suppose l'envoi d'un billier mécanique qui ouvre une voie, déracine des arbres, enlève le sol de surface et construit une voie carrossable que les camions et les véhicules routiers peuvent emprunter. Tout l'équipement sensible, l'équipement sismique utilisé, le matériel d'enregistrement, le matériel de forage, le matériel géophone, parvient par camions. C'est ce qu'on a fait dans le nord. On s'y est rendu en hiver, parce qu'il est difficile de se servir d'un camion dans cette région en été. On a rasé la surface, qui n'est nullement lisse: elle est plutôt en monticules. On a rasé la surface jusqu'à ce qu'on ait obtenu un tracé lisse et puis on y a envoyé les camions.

Au printemps, la tourbe et la couche isolante avaient été complètement amoncelées sur un côté et cette érosion permanente s'est installée, et ce qui n'était qu'une voie relativement insignifiante en hiver devient un ravin ordinaire, un canal d'érosion.

Le sénateur Aseltine: Je comprends parfaitement cette partie de la question. Pourquoi ce bill a-t-il pris