

s'en tenir sur mes intentions, j'aimerais proposer maintenant, appuyé par le député de Winnipeg-Nord-Centre (M. Knowles):

Qu'on modifie la motion en en remplaçant le point final par une virgule et en y ajoutant les mots suivants:

«afin de mettre au point un système de transport public pour le pétrole et le gaz, qui favorise à la longue l'économie canadienne».

Si nous entreprenons immédiatement une étude urgente et approfondie qui tienne compte de toutes les ramifications de cette question pour les raisons énoncées dans cet amendement, je suis pleinement d'accord avec la proposition de l'opposition officielle. Mais je ne suis pas persuadé qu'elle sera d'accord avec cette méthode qui motive au fond cette proposition. Je suis tombé sur un article de M. Dave McIntosh paru dans le *Citizen d'Ottawa* du 10 mars 1971 et qui prévoyait le déclenchement d'un autre grand débat sur le pipe-line additionné d'éléments supplémentaires. Il ne veut pas dire, je l'espère, que nous allons connaître le carnage parlementaire qui a caractérisé ce fameux débat. Je n'hésite pas à dire que les questions mises en avant à propos du transport des produits pétroliers sont encore plus fondamentales pour l'avenir du Canada en tant que pays, que celles qui ont été soulevées lors de l'infâme débat sur le pipe-line. Voici ce que dit M. McIntosh:

• (12.40 p.m.)

Ce fut le NPD, à l'époque la Co-operative Commonwealth Federation (CCF) qui a engagé la grande bataille de 1956 à propos du pipe-line.

Tel que je me rappelle ce débat, je ne puis m'empêcher de faire un rapprochement mental avec la situation actuelle. Il portait essentiellement, en ce qui nous concernait, sur la façon dont ce pipe-line devait être construit. Je n'ai jamais douté qu'il y ait eu un accord fondamental complet entre les deux côtés de la Chambre, certainement en tout cas entre les membres de la CCF et le ministre qui avait présenté ce bill sur le pipe-line, sur la nécessité de renforcer la destinée du Canada en tant que nation et la rendre viable. J'ai toujours rendu justice au regretté C. D. Howe pour les efforts qu'il a accomplis à cet égard. Nous partageons à peu près son intention avouée de construire un pipe-line entièrement canadien. Nous l'avions comprise et appuyée. J'ai toujours reconnu le mérite de M. Howe à cet égard, car il avait raison, je pense.

Je me demande parfois quelle serait sa réaction s'il avait pris place à la tribune aujourd'hui et s'il écoutait l'énoncé des politiques insignifiantes et fades des ministériels. Il crierait son mépris et couvrirait de ridicule la façon dont le premier ministre (M. Trudeau), le secrétaire d'État aux Affaires extérieures (M. Sharp), le ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources et le ministre des Affaires indiennes et du Nord Canadien (M. Chrétien) conçoivent le développement du Canada. Les déclarations du ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien expriment son inquiétude véritable à l'égard de l'écologie du Nord canadien et je lui en reconnais tout le mérite. Pourtant, quelle assurance avons-nous reçue au sujet des

[M. Barnett.]

effets que produira la politique globale du gouvernement? Pour employer une expression courante en 1956, sera-ce une nouvelle capitulation au profit des flibustiers du Texas? C'est là le nœud de la question que nous devons considérer quand nous exprimons notre inquiétude devant les dangers que courent toutes les régions du Canada. A quoi bon protéger notre environnement, si nous ne protégeons pas la prochaine génération? Je vois là le sujet fondamental qui sous-entend le présent débat.

Une nouvelle dimension vient manifestement s'ajouter à cette question de l'avenir du transport des produits pétroliers et de ses effets sur les intérêts du Canada. Les dangers écologiques deviennent de plus en plus apparents pour tout le monde. Cette nouvelle dimension provient surtout du fait que nous envisageons l'exploitation des ressources de nos régions où l'environnement est très différent de celui des régions dont il était question dans les précédents débats sur la construction de pipe-lines. Ce nouvel élément de danger s'aggrave du fait que les répercussions de ce qui se fait maintenant sur l'environnement du pays, du continent et même du monde sont très différentes, quantitativement et qualitativement.

Il ressort de nos discussions que cela n'est pas vrai seulement dans ce domaine de notre activité économique, mais aussi en d'autres secteurs, parce qu'on tend de plus en plus, et à une cadence très rapide, à changer toute la face du monde. Nous nous sommes rendus à cette évidence dès 1958. Au cours des discussions sur le gazoduc transcanadien, on s'était vanté à qui mieux mieux de construire le pipe-line le plus gros qui avait jamais été construit jusque-là. Le tuyau allait mesurer 36 pouces de diamètre. Sauf erreur, et je me reporte un instant à la nouvelle parue dans le *Times* de New York, livraison du 3 mai 1970, le pipe-line projeté à travers l'Alaska aurait quatre pieds de diamètre et 800 milles de long; il transporterait à travers des terres glaciales un flot de pétrole maintenu à une température de 150° Fahrenheit ou plus. On laisse entendre dans cet article ce qui suit:

Le secrétaire Hickel, parlant d'un tel pipe-line en surface a fait allusion à une «muraille de Chine». Si le tuyau était posé sur des supports à deux pieds du sol et recouvert de six pouces d'isolant, il s'éleverait à sept pieds de terre.

Voilà des facteurs auxquels nous devons songer quand nous commençons à parler d'un autre pipe-line à travers le Canada. A propos de l'inquiétude exprimée par les habitants de la Colombie-Britannique, nous devons penser non seulement au point de départ de ce pipe-line, mais aussi à son point d'arrivée. J'ai ici un projet de déclaration relative à des questions propres au milieu; il a été préparé sous les auspices du Département de l'Intérieur des États-Unis. C'est une étude préliminaire et j'aimerais vous en citer quelques passages:

Un pipe-line traversant le Canada pour desservir la côte ouest des États-Unis éliminerait les dangers du transport maritime à condition que le pétrole arrivant au détroit de Puget soit transporté vers la Californie par un pipe-line qui n'a pas encore été prévu. Il faut cependant noter que les facteurs économiques favorisent fortement le transport par bateau du pétrole, du détroit de Puget vers la Californie. Si l'on adopte le transport par bateau, les dangers que peuvent présenter les opérations à la gare maritime ne font que passer du détroit du Prince-William au détroit de Puget.