

Pipe-line du Nord—Loi

Le Nouveau parti démocratique a été le premier à proposer une étude très sérieuse du tracé de l'Alcan, au moyen des amendements et des motions que nous avons proposés le 23 février et le 13 mai derniers. Nous avons fait valoir alors les raisons qui nous conduisaient à penser que le tracé de la vallée du Mackenzie serait une solution désastreuse et peu rentable pour le Canada, et n'apporterait aucun avantage aux Canadiens; c'est pourquoi nous avons demandé au gouvernement et à l'Office national de l'énergie d'envisager favorablement le projet Alcan. J'avoue que toutes les raisons invoquées ont été pleinement confirmées par la décision de l'Office national de l'énergie qui a fait valoir plusieurs des points que nous avions déjà mis en avant à la Chambre.

Le chef de Nouveau parti démocratique, à l'occasion du dernier débat sur cette question, le 4 août dernier, a invoqué les raisons pour lesquelles nous demandions une étude sérieuse du tracé de l'Alcan. En premier lieu, c'était la meilleure solution, compte tenu des options qui nous étaient proposées. Nous avons déjà opposé des objections très sérieuses au tracé de la vallée du Mackenzie, ce qui laissait deux autres possibilités, le tracé El Paso et le tracé de l'Alcan.

La plupart des gens n'ont pas réalisé que le Canada n'était pas le seul arbitre en la matière, les Américains n'étant pas tenus d'avoir notre permission pour adopter le tracé El Paso. Avec le tracé El Paso, le transport du gaz naturel liquéfié se ferait par pétroliers le long de la côte du Pacifique, là où nous avons déjà d'énormes pétroliers qui circulent entre Valdez, Cherry Point, et des endroits aux États-Unis, et d'après nous, cette solution ne ferait qu'amplifier les problèmes de congestion sur la côte ouest. Par conséquent, des trois possibilités étudiées par les deux gouvernements, c'était sans aucun doute le tracé de l'Alcan qui semblait le meilleur.

Ce que nous retenions, c'est d'une part que la Foothills (Yukon) Limitée était une société canadienne et allait constituer son capital-actions au Canada, même si elle s'adressait en dehors du Canada pour constituer son capital d'emprunt. Nous retenions également le fait que la Foothills ne demandait pas au gouvernement fédéral d'appui financier, alors que l'Arctic Gas avait bien précisé dans sa demande qu'elle comptait sur le gouvernement fédéral pour l'épauler dans son projet, au cas où le coût estimatif était dépassé.

En fin, ce que nous avons surtout retenu à propos du réseau de l'Alcan, c'est que la Foothills (Yukon) s'engageait à utiliser des tubes d'acier canadien et de la main-d'œuvre canadienne pour la pose des tubes du pipe-line.

Le document de travail que la Foothills a publié dit ceci:

Les conduites représentent la plus forte dépense que les soumissionnaires devront effectuer. La société Foothills (Yukon) propose d'acheter toutes ses conduites au Canada.

Les représentants de la Foothills ont dit à l'Office national de l'énergie à de nombreuses reprises qu'elle achèterait plus de 90 p. 100 de ses conduites au Canada et que tous les travaux de construction seraient confiés à des entreprises canadiennes et effectués par des travailleurs canadiens. Cela nous a plu. Nous avons été impressionnés par le fait que l'Office national de l'énergie recommande qu'une caisse de compensation de 200 millions de dollars soit constituée pour alléger certains des

problèmes que causerait au Yukon la construction de l'infrastructure nécessitée par l'arrivée massive de travailleurs de la construction dans la région. Nous avons été impressionnés lorsqu'on nous a dit qu'on s'attendait qu'un accord de principe serait conclu dans quelques semaines ou quelques mois au Yukon en ce qui a trait aux revendications territoriales des autochtones, alors que dans les territoires du Nord-Ouest, cette question était loin d'être réglée.

Une autre chose nous a impressionnés: la suggestion de la Commission Lysyk qu'on verse 50 millions de dollars aux Indiens du Yukon pour les dédommager des bouleversements, en attendant que leurs revendications territoriales soient réglées. Voilà donc les raisons pour lesquelles nous avons, le 4 août, promis d'appuyer le projet.

N'oublions pas que ce pipe-line a pour principal but de transporter du gaz américain de l'Alaska aux États-Unis, que si l'on ne construit pas le raccordement de Dempster, les Canadiens n'auront jamais un pied cube de ce gaz. C'est un geste de bon voisinage de la part des États-Unis. Nous avons donc adopté l'attitude que, si nous devons fournir à nos voisins américains le pont terrestre grâce auquel ils pourront transporter de l'Alaska le gaz dont a besoin leur nation assoiffée d'énergie, alors le Canada est en droit d'exiger certains avantages de ce projet.

Des voix: Bravo!

● (2102)

M. Douglas (Nanaimo-Cowichan-Les Îles): Qu'est-il advenu de ces avantages, monsieur l'Orateur? Le gouvernement canadien a entamé des négociations avec les États-Unis. Il avait tous les atouts en main car les États-Unis avaient terriblement besoin de ce pipe-line. Nous, nous pouvions nous en passer. Malgré tout ce qui s'est dit, à propos du gaz qu'on allait pouvoir obtenir grâce au raccordement de Dempster, le fait est que nous n'avons pas un besoin urgent du gaz de l'Arctique. En 1976, on a découvert 5 trillions de pieds cubes de gaz dans l'Ouest du Canada. En 1977, on a encore découvert 5 autres trillions de pieds cubes, ce qui fait 10 trillions de pieds cubes en deux ans. Et les travaux d'exploration permettent de prévoir des découvertes encore plus importantes pour 1978. Cela signifie que le Canada aura plus de 60, près de 70 trillions de pieds cubes de gaz en réserve. Ces réserves ne sont pas sans limites, mais elles montrent au moins que nous n'avons pas un besoin urgent de gaz naturel. Les États-Unis avaient besoin du pipe-line. Nous pouvions résoudre leur problème et par conséquent nous avons en main la carte maîtresse.

Les États-Unis voulaient la route Alcan dès le départ. Comme le président Carter l'a déclaré en conférence de presse à Washington, alors que le premier ministre (M. Trudeau) s'y trouvait, la route Alcan leur coûterait 6 milliards de dollars de moins que la route El Paso. Deuxièmement, le ministère de la défense des États-Unis était horrifié à l'idée qu'une partie importante de leur population serait alimentée, en temps de guerre, par du gaz transporté par bateaux-citernes. Les États-Unis tiennent donc à une route sûre.