

cette affaire. Je dois dire que nous ne nous opposons pas au gouvernement des États-Unis ni au peuple américain. Nombreux sont ceux qui pensent comme nous aux États-Unis. Les Indiens de la tribu Lummi ont mis sur pied une industrie agricole assez considérable sur l'île de Lummi. Ils emploient autant de personnes dans leur co-opérative de 4 millions de dollars que la compagnie Atlantic Richfield dans leur raffinerie à Cherry Point. Une fuite de pétrole mettrait fin à cette entreprise.

Il y a déjà eu des fuites de pétrole. Il y a une fuite de 5,500 barils de combustible pour diesel à Anacortes il y a six semaines. Il y a trois ou quatre mois, deux navires sont entrés en collision dans la baie de San Francisco. Pourtant, ils utilisaient la même radiofréquence et appartenaient à la même compagnie. Ils ne devaient donc pas entrer en collision. Toutefois, un accident peut se produire. On peut réduire les risques d'un accident, mais on ne peut pas les éliminer. S'il y a une fuite de pétrole dans cette région, les dégâts seront considérables des deux côtés de la frontière. L'opinion des Américains est partagée sur l'approbation de la construction de cette route. Je ne crois pas qu'il faille penser que le point de vue de notre comité soit anti-américain. Le sénateur Muskie s'oppose à la construction de cette route et, comme vous le savez, il est le premier Démocrate en liste pour la nomination à la présidence l'an prochain. Les Aspin, un autre Démocrate, représentant du Wisconsin, s'y oppose aussi. Une résolution qui s'oppose au pipe-line de l'Alaska a été signé par quarante-sept sénateurs et congressistes y compris les sénateurs Kennedy et Muskie. Le Président Nixon a déclaré qu'il attendait l'avis de ses conseillers en matière d'environnement avant d'aller de l'avant.

J'ai ici une citation de Rogers Morton, Secrétaire de l'Intérieur des États-Unis, à qui il revient de décider des répercussions sur l'environnement. La manchette se lit comme suit: «Morton s'oppose au pipe-line de l'Alaska». L'article est tiré du *Post Intelligencer* de Seattle en date du 11 juin. Morton a nié cette déclaration le lendemain, mais le fait demeure. En d'autres mots, il y a eu tellement de doutes au sujet de ce qu'il a dit qu'un reporter consciencieux en est venu à la conclusion que Morton s'y opposait.

J'aimerais encore souligner le fait qu'il ne s'agit pas d'un sentiment d'anti-américanisme. Il y a des Américains qui approuvent le projet et d'autres qui s'y opposent. Je crois qu'en nous fondant sur les mérites du projet, nous ne pouvons faire autrement que de nous y opposer, car nous n'avons rien de bon à en retirer et je crois que le projet ne ferait que causer des dommages au Canada.

Je crains que le rapport que je viens de vous présenter ait été quelque peu décousu, mais je me ferai un plaisir de répondre aux questions des honorables sénateurs.

Le sénateur Argue: Lorsque votre comité a établi son rapport, est-ce qu'il y a des membres qui s'y sont opposés ou le rapport a-t-il été unanime?

M. Anderson: Non, sénateur, le comité a été unanime dans ses conclusions. Il y avait quorum, bien que tous les membres du comité n'étaient pas présents. Je réponds au nom des membres du comité qui étaient présents et je peux vous dire que le rapport était unanime. Aucun parti ne s'est opposé à notre rapport. Selon notre rapport, qui était unanime, le gouvernement canadien devait s'opposer vivement au projet du pipe-line parce que des fuites de pétrole sont inévitables et elles causeraient des dommages considérables au Canada.

Le sénateur Argue: Quelle autre possibilité entrevoyez-vous si jamais votre proposition n'était pas adoptée? Comment le pétrole pourrait-il être transporté?

M. Anderson: C'est une excellente question. Il existe d'autres routes. Une société américaine étudie présentement une route de chemin de fer. Je ne me souviens pas du nom de cette société, mais c'est une étude qui a engagé des millions de dollars. On pourrait aussi emprunter la route de la vallée du Mackenzie. Je ne dis pas qu'il faudrait adopter la route de la vallée du Mackenzie parce que nous n'avons pas fait assez d'études à ce sujet, mais je dis que c'est une possibilité. Si l'on retarde l'exécution du projet, on pourra alors étudier sérieusement les autres routes.

J'aimerais citer Rogers Morton, Secrétaire de l'Intérieur des États-Unis. La citation est tirée textuellement du *Post Intelligencer* de Seattle:

Je crois que c'est dépenser beaucoup d'argent pour 30 ou 40 millions de barils de pétrole.

J'insiste sur le fait qu'il n'y a pas beaucoup de pétrole en Alaska. Il ne s'agit pas d'exploiter cette région sous prétexte qu'il y a beaucoup de pétrole. La quantité de pétrole dans les gisements de l'Alaska n'est pas aussi élevée que dans les sables bitumineux de l'Athabaska. Il y a dix fois plus de pétrole dans cette région. Au lieu d'affecter 5 milliards de dollars à la construction d'un pipe-line nous devrions en dépenser un milliard pour un programme de recherches intensives sur les sables bitumineux de l'Athabaska. Nous devrions peut-être faire la même chose pour les dépôts d'huile de schiste du Colorado. Il reste tellement de questions sans réponse sur ce domaine, qu'un retard d'un an ou deux, nous permettant ainsi de savoir s'il est vraiment nécessaire de transporter maintenant le pétrole de l'Alaska, servirait peut-être les intérêts de tous. Il ne servirait pas cependant les intérêts de ceux qui ont des concessions pétrolières. Ces mêmes personnes ont engagé de larges sommes d'argent. Dans la grande euphorie d'il y a trois ans, de nombreux présidents de compagnies pétrolières ont demandé des concessions en Alaska. Ils se rendent maintenant compte qu'ils ont peut-être pris les devants un peu trop tôt. Le stockage des tuyaux dans cette région a coûté beaucoup d'argent. Ce sont là des faux pas qu'ont faits les compagnies et j'estime que le Gouvernement—je ne suis pas socialiste à cet égard—ne devrait pas se porter garant de ces compagnies pour les aider à s'en sortir. Par exemple, je crois que le gouvernement anglais a eu raison en refusant de se porter garant de la Rolls Royce lorsqu'elle a eu des difficultés par suite d'erreurs de gestion. Il en est de même pour le Président des États-Unis dans l'affaire de la Lockheed Aircraft Company, et je crois qu'il a eu raison. Ce n'est pas parce que ces compagnies ont investi d'énormes sommes d'argent que le gouvernement doit s'en porter garant.

Le sénateur Argue: De toutes les routes possibles, monsieur Anderson, croyez-vous que celle-la soit la pire?

M. Anderson: Encore une fois, tout dépend des recherches qui restent à faire sur la route de la vallée du Mackenzie. Je doute donc fort que ce soit la meilleure route; à mon avis, la pire route pour les pétroliers serait peut-être le passage du Nord-Ouest pour parvenir à la Baie de Prudhoe.

Le sénateur Langlois: Puisqu'on discute cette question, j'aimerais souligner la présence du capitaine Barry Cook, de Vancouver, président des pilotes côtiers de la Colombie-Britannique. Il serait bon que le capitaine Cook et son personnel nous parlent des dangers