

était saisi au sujet de la modification à la loi sur la marine marchande et l'établissement d'une caisse des réclamations de la pollution maritime. Nous avons déjà adopté cette mesure ici à la Chambre. Voici ce qu'il a dit:

D'autre part, la plus grande menace de pollution dans les eaux qui baignent le littoral du Canada ne proviendra pas du pétrole importé ou exporté mais du mouvement du pétrole au large des côtes entre l'Alaska et l'Ouest des États-Unis.

Poursuivant son discours, il nota que le gouvernement n'avait pas de quoi être surpris, étant donné que les dernières instances officielles qu'il avait faites auprès du gouvernement du Canada, alors qu'il était encore premier ministre de l'Alberta, portaient justement sur cette question. Il a encore déclaré, ainsi qu'en fait foi la page 651 du *hansard* du Sénat:

Dans mes instances auprès du gouvernement fédéral, j'insistais sur deux points. Je proposais, premièrement, de prendre des mesures immédiates avant l'apparition du pétrole alaskien sur le marché mondial, pour évaluer le plus précisément possible la répercussion de cette nouvelle source de pétrole américain sur notre économie et en particulier sur l'industrie pétrolière canadienne. Deuxièmement, en tant que gouvernement de l'Alberta alors, nous étions d'avis qu'il serait dans l'intérêt du Canada de faire des instances auprès des États-Unis, pour essayer de les intéresser à transporter le pétrole, selon son exploitation et au moment où elle se ferait, par pipe-line à travers le Canada jusqu'au grands marchés de la région de Chicago, au lieu de suivre le parcours proposé à travers l'Alaska, par pétrolier jusqu'à Seattle sur la côte du Pacifique puis par pipe-line jusqu'à la région de Chicago.

Le gouvernement aurait dû écouter cet avertissement clair et direct que lançait cet homme il y a deux ou trois ans. Le conseil méritait d'être suivi. Il savait de quoi il parlait. Celui qui était alors premier ministre de l'Alberta a exposé là en termes clairs les données du problème, les dangers et des solutions de rechange.

Le gouvernement n'a rien fait, il n'y a même pas réfléchi. Nous ferons face à une crise avant même de nous en rendre compte. Le gouvernement ne veut pas agir. Nous, les députés de l'opposition, sommes obligés de mettre la question sur le tapis, afin d'attirer l'attention du public et de trouver un appui pour les opinions que nous avons exprimées.

Des voix: Bravo!

M. Baldwin: Les États-Unis ont des intérêts acquis considérables dans les champs pétrolifères de l'Alaska et en ce qui concerne le transport de ce pétrole jusqu'au centre du continent. En chiffres ronds, on estime à environ 90 milliards de barils la consommation totale des États-Unis et à 40 ou 45 milliards de barils les réserves ordinaires existantes, à l'exclusion du pétrole de l'Alaska. La consommation quotidienne actuelle aux États-Unis est de 12 à 13 millions de barils à peu près. En outre, d'après les chiffres du Département de l'Intérieur des États-Unis, la consommation totale d'électricité a augmenté de 9.2 p. 100 en 1970 et le pétrole a servi à produire 43 p. 100 de toute l'énergie consommée. Si, comme on le prévoit, la consommation de pétrole augmente de 4 p. 100 par année, il est évident que les États-Unis ont besoin du pétrole de la baie Prudhoe pour satisfaire à leurs propres besoins d'énergie dans l'immédiat.

Nous ne pouvons rien changer à cette réalité. Nous sommes voisins et amis de ce pays. Nous devons donc tenir compte de leurs besoins et de leurs exigences qui se répercutent sur notre pays et notre population. Le gouvernement ne nous écoute pas lorsque nous lui disons carrément et en toute franchise que la route proposée présente des dangers inhérents et qu'il existe d'autres solutions qu'il devrait étudier. Le ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien (M. Chrétien) a signalé que certaines études pourront être faites. Le ministre de l'Énergie, des Mines et des Ressources (M. Greene) n'est pas aussi précis. Je suis porté à croire sur parole le ministre des Affaires indiennes et du Nord canadien. Il ne représente cependant pas tout le gouvernement.

Nous avons déjà une certaine expérience du caractère tortueux et rusé de ce gouvernement. Nous ne le croyons pas lorsqu'il nous dit ce qu'il va faire. Nous avons foi en lui il y a deux ans et demi, mais ce n'est plus le cas.

M. Woolliams: Pas moi.

M. Baldwin: Je suis porté à croire un gouvernement nouvellement élu, chargé d'un mandat. Je ne puis, toutefois, accepter le fait que le gouvernement fera toutes ces choses. Le ministre fait ce qu'il peut, mais combien de temps occupera-t-il ce poste? Il faut absolument que le gouvernement nous dise sans ambage et d'une façon catégorique quelles mesures seront prises, et combien de temps y sera consacré.

Quel choix avons-nous? D'abord, quand un pays a des droits acquis, il devrait y avoir des discussions internationales suivies d'un traité et d'un accord. Notre pays a des réserves de pétrole et de gaz sur les côtes atlantique, pacifique et arctique. Le Canada est une puissance moyenne. Jusqu'à l'an dernier, il comptait de nombreux amis dans le monde. Il est dans notre intérêt de prendre l'initiative de réunir les pays du monde qui doivent s'occuper d'élaborer un projet à long terme pour le contrôle international de la pollution, surtout le danger de pollution par le pétrole que représente le pipe-line transalaskien projeté pour transporter le pétrole de l'Alaska vers le sud. On attend de l'un des ministres qui prendront part au débat une déclaration catégorique et la promesse que le gouvernement, s'il ne l'a déjà fait, agira et donnera une ferme promesse au sujet du genre de convention internationale que je considère absolument essentielle.

En outre, avec quels problèmes sommes-nous aux prises? Premièrement, les dangers que renferment les projets actuels de pipe-line transalaskien. Le corp d'ingénieurs de l'armée américaine a prévenu qu'il pourrait empêcher la construction d'installations portuaires à Valdez. Cette affirmation vient d'un organisme sérieux chargé par les lois américaines de certaines responsabilités. Si l'entreprise est dangereuse aux yeux de l'armée américaine, elle doit le paraître encore plus aux Canadiens et aux habitants de la Colombie-Britannique.

Une étude du futur trafic de pétroliers dans Puget Sound préparée par la Honeywell Corporation de Minneapolis prédit de deux à quatre accidents mettant en cause des pétroliers dans la région au cours de la prochaine décennie. Par ailleurs, dans leurs témoignages aux