

aura des accidents aussi longtemps que les navires croiseront dans les mers—survenant à un de ces pétroliers pourrait polluer toute la côte de la Colombie-Britannique. Un tel accident pourrait détruire la vie marine d'une vaste région et, partant, les industries qui en dépendent.

Cette menace est-elle grossie? Ceux qui s'opposent au projet exagèrent-ils le danger? Les méthodes modernes de navigation et de construction navale ont-elles éliminé la menace de pollution que constituent ces pétroliers? Ces navires sont-ils munis de dispositifs de sécurité tellement nombreux que notre inquiétude soit injustifiée? Honorables sénateurs, je ne le pense pas. Vous avez peut-être lu dans un numéro récent de la revue *Time* la description du nouveau pétrolier *Europort* de la société Esso des Pays-Bas. C'est le plus grand navire du monde, il mesure un peu plus de 1,141 pieds de longueur et transporte 243,000 tonnes de pétrole brut. Je ne saurais dire combien cela fait de gallons, mais, de toute évidence, l'écoulement de 243,000 tonnes de pétrole brut ne serait pas une mince cause de pollution. Selon l'article paru dans *Time*, il suffirait à polluer toutes les plages à partir de la Hollande jusqu'en Espagne. L'équipage de ce grand navire ne compte que 30 hommes; cela suffit, étant donné que le navire est muni d'un pilote automatique, d'un radar automatique et d'un régulateur de direction automatique. On attribue à un officier de ce navire les paroles suivantes: «Nous demeurons dans nos cabines, le navire marche tout seul et de toute façon si quelque chose va mal, il n'y a rien à faire, c'est trop compliqué.» On peut imaginer le résultat si un navire de cette taille, transportant 243,000 tonnes ou plus de pétrole brut, se trouvait pris dans un accident au large de la côte de la Colombie-Britannique ou si une avarie trop compliquée à réparer se produisait et du pétrole s'échappait.

Honorables sénateurs, je crois en effet que le souci manifesté par les Canadiens au sujet de ce projet de transport par pétrolier est justifié et qu'ils ont raison de vouloir en empêcher la réalisation. Pourtant, il est fort possible qu'on y donne suite d'ici peu si les permis nécessaires à la construction du pipe-line peuvent être obtenus du gouvernement des États-Unis. Le 2 mars, d'après un article de la Presse canadienne émanant de New York, Dudley Knott, vice-président chargé des affaires publiques de B.P. North America Incorporated, aurait dit que le principal souci de sa société était d'extraire du pétrole de l'Alaska pour répondre aux besoins croissants du marché américain et que l'intérêt des États-Unis exigeait qu'on fasse venir ce pétrole de l'Alaska. M. Knott a encore déclaré que les compagnies pétrolières se préoccupent peu des moyens par lesquels elles y parviendront, que ce soit par pipe-line, par pétrolier ou par sous-marin, mais le mode de transport doit être économique et, à leur avis, le meilleur moyen est le pipe-line transalaskien. Le 7 avril, une nouvelle de Londres faisait dire à sir Eric Drake, président de la British Petroleum Company, qu'il espérait qu'au cours de l'année le gouvernement des États-Unis autoriserait la construction du pipe-line prévu depuis le versant nord jusqu'au port de Valdez, qui est exempt de glace, sur la côte sud de l'Alaska.

Et aux États-Unis, les personnalités influentes sont en faveur du projet TAPS. M. George Lincoln, président du comité du président Nixon sur la politique du pétrole, veut, ai-je lu, que cela se fasse rapidement afin de satisfaire aux besoins prévus de pétrole de la côte ouest des

[L'honorable M. Macdonald.]

États-Unis. La Federal Power Commission de ce pays estime également qu'il faudrait amener le pétrole de l'Alaska au marché avec le plus de célérité possible et que le pipe-line transalaskien constitue le moyen le plus économique à cette fin. M. Edward Patton, président de l'Alyeska Pipeline Service Company, soit le consortium de sociétés qui veut construire le pipe-line, a souligné que, depuis que la route du Mackenzie a été proposée comme solution de rechange, aucune nouvelle preuve n'a été apportée pour en démontrer la supériorité sur le pipe-line transalaskien.

Il faut aussi tenir compte d'un autre facteur, soit les sommes énormes déjà engagées en vue de l'aménagement du pipe-line transalaskien. Un article du magazine *Time* du 29 mars disait ceci:

Anticipant l'approbation du département américain de l'Intérieur, l'Alyeska Pipeline Service Co., consortium de sociétés pétrolières ayant des intérêts à Prudhoe, a déjà investi dans des levés terrestres et des contrats d'affrètement de pétroliers; de fait, 80 p. 100 de la canalisation de 48 pouces requises a déjà été livrée.

Dans l'étude de cette question et surtout de notre opposition au projet du pipe-line transalaskien et des pétroliers, il y a un autre point à ne pas oublier, savoir que les États-Unis ont besoin de ce pétrole et sont bien décidés à en assurer le transport d'une manière ou d'une autre dans un proche avenir. L'existence de ce besoin est confirmée par un communiqué du bureau de Vancouver de la Presse canadienne dont voici un extrait:

Les États-Unis ont un besoin impérieux du pétrole de la côte nord de l'Alaska, a déclaré Edwin C. Hurd, président de la Trans Mountain Oil Pipe Line Company, lors du dîner annuel de l'Association des anciens de l'Université de la Colombie-Britannique.

D'après M. Hurd, l'hostilité croissante des autres pays producteurs de pétrole finira par rendre leurs ressources inaccessibles aux États-Unis.

Les paroles de M. Hurd ont beaucoup de poids, étant donné qu'il est aussi président de la Mackenzie Valley Pipe Line Research Limited, société qui effectue des recherches sur la faisabilité de la construction d'un oléoduc depuis le versant arctique jusqu'à Edmonton.

Il n'y a, à mon avis, aucun doute que les États-Unis veulent le pétrole d'Alaska, qu'ils en ont besoin et qu'ils sont résolus à se le procurer. Je ne pense pas qu'ils attendent longtemps et patiemment. Il est évident que l'industrie pétrolière américaine est favorable au système d'oléoduc transalaskien et de pétroliers comme le plus économique et le plus rapide. Si nous nous opposons au projet, pouvons-nous espérer l'empêcher? Des naturalistes y ont fait obstacle aux États-Unis.

Le permis de construction du pipe-line n'a pas été accordé, et rien n'indique qu'il le sera prochainement. Divers particuliers et groupes aux États-Unis se sont vigoureusement opposés au réseau proposé. Leurs oppositions sont intéressantes puisqu'elles s'appliqueraient en totalité ou en partie à un pipe-line construit en territoire canadien. Ces oppositions invoquent surtout des raisons d'écologie, de pollution et des facteurs sociaux. Les fervents de la conservation aux États-Unis semblent avoir réussi à empêcher la délivrance d'un permis de construction du pipe-line en alléguant devant les tribunaux que les dangers de pollution n'ont pas été suffisamment pesés