

l'île de Vancouver, en Colombie-Britannique, dans l'Ouest. Il a prévu des subventions pouvant atteindre \$800 par unité pour la conversion des systèmes de chauffage au mazout en systèmes utilisant le gaz, l'électricité ou d'autres sources d'énergie appropriées. Le gouvernement a aussi adopté une politique prévoyant la fixation d'un prix intérieur qui devrait également inciter les Canadiens à utiliser le gaz naturel à la place du pétrole.

Aspect
économique

Cela étant dit, j'aimerais maintenant faire quelques commentaires sur l'aspect économique du projet — sujet que je ne veux ni ne peux passer sous silence.

Comme je l'ai dit plus tôt, je ne peux pas, pour l'instant, dire quel sera le coût probable de tout le réseau ni le prix initial du gaz qu'il servira à acheminer jusqu'aux 48 États du Sud. Ce qu'il faut se rappeler, cependant, c'est que le prix de ce gaz devra être fixé non pas en fonction des prix courants du gaz américain ou des autres produits pétroliers comme le mazout, mais en fonction du prix des autres combustibles — en grande partie importés — en 1986 et après, quand sera terminée la construction du gazoduc de la route de l'Alaska.

Je voudrais signaler ici qu'il est tout à fait possible que le prix du gaz de l'Alaska, quand il sera prêt à être acheminé, sera pendant quelques années supérieur à celui d'autres produits concurrents. En fait, c'est une possibilité qui a toujours été envisagée. C'est pour cette raison que les autorités américaines ont prévu des dispositions visant à faire entrer le coût du gaz de l'Alaska dans celui des approvisionnements de ce produit dans les 48 États du Sud, afin d'en permettre la commercialisation.

Je sais pertinemment qu'on craint dans certains milieux que ce genre de coussin ne soit supprimé si la nouvelle Administration proposait — et que le Congrès approuvait — l'abolition de toute forme de réglementation des prix du gaz. Si toutefois cette situation devait se produire — et pour l'instant elle est purement hypothétique — j'estime que les forces en présence aux États-Unis sont suffisamment innovatrices pour trouver d'autres moyens de faire face à ce qui constituerait tout au plus un problème de commercialisation à court terme.

Ce qu'il est essentiel de comprendre, c'est qu'une forte proportion du coût des premières livraisons de gaz aux distributeurs américains des 48 États du Sud reflétera le coût élevé, au début, de son transport de la baie Prudhoe aux marchés du Sud. Mais au fur et à mesure de l'amortissement des dépenses d'équipement (qui, dans le cas des tronçons sud, commencera en 1981-1982), le coût du transport du gaz de l'Alaska commencera à baisser de façon assez radicale. C'est pour cette raison fondamentale qu'il ressort de presque toutes les évaluations que j'ai vues que, sur toute la durée du projet, le coût du gaz de l'Alaska sera fort probablement nettement inférieur à celui des autres formes de combustible dont pourraient disposer les États-Unis dans les années à venir.

En terminant, je voudrais réitérer ma conviction que la réalisation de ce vaste projet est une entreprise économiquement sensée et très conforme à l'intérêt national des États-Unis et du Canada, en ce qu'elle leur permettra de réduire leur dépendance à l'égard des approvisionnements de pétrole étranger. Je sais que les obstacles seront nombreux au cours des prochains mois, mais j'ai confiance qu'ils seront tous surmontés simplement à cause de la détermination évidente de toutes les parties intéressées à faire en sorte qu'ils le soient.