



Déclarations et Discours

N° 81/8

LE GAZODUC DE LA ROUTE DE L'ALASKA

Allocution de M. Mitchell Sharp, directeur général de l'administration du pipe-line du Nord, à l'occasion du colloque Canada-États-Unis sur les questions énergétiques organisé par le *Washington Council on International Trade* à Seattle (Washington), le 23 mars 1981

Comme je l'ai indiqué plus tôt ce matin, je suis très heureux d'avoir l'occasion de participer à ce colloque Canada-États-Unis sur les questions énergétiques et je suis honoré d'agir à titre de coprésident général.

Comme, au cours des trente dernières années, j'ai été mêlé de près, à un titre ou à un autre, à bon nombre de questions énergétiques qui intéressent nos deux pays, je dois avouer que c'est avec grande difficulté que j'ai résisté à la tentation de tenir cet après-midi des propos très généraux.

Toutefois, étant donné que d'autres se sont déjà penchés ou se pencheront tout au long de la conférence d'aujourd'hui sur les nombreuses questions énergétiques qui préoccupent particulièrement le Canada et les États-Unis, je limiterai mes observations au réseau du gazoduc de la route de l'Alaska. C'est là un sujet qui est sûrement assez vaste en lui-même; en effet, non seulement s'agit-il du plus important projet énergétique jamais entrepris en collaboration par deux nations, mais aussi d'un projet qui, sous bien des rapports, est au centre même du genre de défi que doivent maintenant relever nos deux pays en matière d'énergie.

Comme dans le cas de nombreuses autres entreprises, le projet a eu sa part de problèmes et a été ridiculisé par les détracteurs et les sceptiques habituels. L'impasse prolongée qui a paralysé le Congrès en 1977-1978 au sujet de la politique américaine d'établissement du prix du gaz naturel, le temps assez long qu'il a fallu prendre pour résoudre certaines questions complexes de réglementation, et la lutte qui opposait à l'origine les promoteurs du pipe-line en Alaska et les producteurs de gaz de la baie Prudhoe ont tous contribué aux retards qu'a connus le projet. La date d'achèvement des travaux a donc été retardée de près de trois ans, soit à la fin de 1985 plutôt qu'en janvier 1983, date qui avait été prévue à l'origine.

Afin de bien situer le débat, j'aimerais souligner que, dès le départ, aucun de ceux qui étaient mêlés de près à l'affaire n'entretenait l'illusion qu'il serait facile de mener le projet à bien. Comment pourrait-il en être autrement si l'on considère l'immensité de la tâche, l'énorme difficulté de financer les travaux au moyen de capitaux privés et la nécessité d'une coordination de tous les instants entre les deux gouvernements fédéraux et leurs organismes de réglementation respectifs, des douzaines d'États et plusieurs provinces, et la multiplicité des intérêts privés qui constituent la force motrice véritable de cette entreprise?

**Progrès
substantiels**

Il n'en demeure pas moins que, malgré les retards et les difficultés que je viens de mentionner, nous avons fait des progrès substantiels. En effet, les travaux de construction ont déjà commencé en ce qui concerne le tronçon sud, qui représente environ le tiers de tout le pipe-line; ce tronçon acheminera, par jour, environ un milliard de pieds cubes de gaz canadien excédentaire vers les marchés américains du Midwest et de l'Ouest.

Au Canada, la construction de l'embranchement ouest est en fait terminée. La construction des tronçons de raccordement va bon chemin aux États-Unis, malgré certains retards occasionnés, m'a-t-on dit, par l'arrivée hâtive du printemps et les mers de boue que le dégel a causées. Au cours des semaines à venir, la construction de la première étape de l'embranchement est, d'une longueur de 1 200 milles, doit débiter dans les deux pays, pour se terminer à l'automne de 1982.

**Engagements
des parties
intéressées**

Comme beaucoup d'entre vous le savent, la décision du gouvernement canadien, en juillet dernier, d'autoriser la construction préliminaire de ce tronçon du gazoduc de la route de l'Alaska a soulevé une controverse dans notre pays. Etant donné que l'intérêt fondamental du Canada réside dans la construction de tout le réseau, depuis la baie Prudhoe jusqu'aux 48 États américains du Sud, conformément à l'accord bilatéral intervenu entre les deux gouvernements en septembre 1977, certains prétendaient qu'on ne devrait permettre aucuns travaux au Canada avant d'avoir reçu des garanties non équivoques que tout le projet serait mené à bien dans les plus brefs délais.

De fait, le gouvernement canadien lui-même voulait être persuadé que la construction de la totalité du réseau procéderait promptement, et la question fondamentale était donc de savoir quelles assurances de la part des États-Unis pourraient être considérées comme raisonnables dans les circonstances.

Dans son analyse, le gouvernement du Canada a tenu compte de quatre facteurs. Le premier était l'entente intervenue le mois précédent entre les promoteurs du pipe-line de l'Alaska et les producteurs de la baie Prudhoe, par laquelle ils s'engageaient à partager les dépenses de \$500 millions ou plus qu'exigerait l'établissement des plans et devis du pipe-line et de l'usine de traitement du gaz en Alaska, et à élaborer de concert un plan pratique de financement des travaux de construction dans cet État.

Le deuxième facteur était la résolution conjointe approuvée à l'unanimité par le Sénat et la Chambre des représentants à la fin de juin et au début de juillet. L'article clé de cette résolution stipulait que "le Congrès est d'avis que le réseau (de transport du gaz naturel de l'Alaska) demeure une composante essentielle pour assurer l'avenir énergétique de la nation et, à ce titre, sa construction et son parachèvement d'ici la fin de 1985 bénéficient de l'appui total du Congrès".

Le troisième facteur était une lettre envoyée le 17 juillet par le Président Carter au Premier ministre Trudeau. On y lisait, et je cite, "Je suis en mesure d'affirmer que le gouvernement des États-Unis est maintenant convaincu que tout le réseau (de transport du gaz naturel de l'Alaska) sera terminé." Le Président poursuivait en disant: "Les besoins des États-Unis en matière d'énergie, et leur dépendance inacceptable vis-à-vis des importations de pétrole exigent que le projet soit complété

sans délai."

Enfin, le gouvernement canadien a tenu compte du fait que la construction préliminaire des tronçons sud du pipe-line, outre les retombées économiques appréciables qu'elle aurait pour le Canada, faciliterait grandement l'achèvement des autres composantes du projet.

Si j'ai pris le temps de faire la genèse du projet, c'est qu'elle a un rapport avec la nouvelle vague de scepticisme qui a déferlé ces dernières semaines des deux côtés de la frontière.

Financement
par le secteur
privé

Au cours de sa visite à Ottawa il y a quelques semaines, le Président Reagan s'est adressé aux deux Chambres du Parlement canadien. Durant son allocution, il a indiqué que le Canada et les États-Unis avaient fait avancer divers dossiers d'un très grand intérêt mutuel. "Nos gouvernements, a-t-il déclaré, ont déjà discuté de l'une des plus grandes initiatives du secteur privé jamais entreprises par deux nations, le pipe-line destiné à amener le gaz de l'Alaska jusqu'aux États-Unis continentaux. Nous préconisons fortement le prompt achèvement de ce projet grâce à des capitaux privés."

Malgré cet engagement ferme du Président, son allusion au financement du projet par le secteur privé a déclenché de vives réactions de la part de ceux qui ont interprété ses commentaires comme une absence de garantie absolue que tout se déroulerait comme prévu.

Quant à moi, j'ai toujours eu pour point de vue qu'il n'y a rien sur cette terre que l'on puisse garantir de façon absolue. D'autre part, ceux qui ont pris cette position n'ont jamais su, ou ont oublié depuis le temps, que les deux pays avaient dès le départ la ferme intention de faire en sorte que le projet soit financé par le secteur privé, sans aide gouvernementale. C'est d'ailleurs là une exigence explicite de la loi américaine. De plus, l'une des raisons pour lesquelles les promoteurs du gazoduc de la route de l'Alaska ont obtenu le contrat tient au fait qu'ils maintenaient dans leur proposition, contrairement à deux concurrents, pouvoir le réaliser sans l'aide des gouvernements.

J'ai parlé il y a quelques instants de l'engagement qu'avaient pris le promoteur du gazoduc de l'Alaska et les producteurs de gaz de la baie Prudhoe d'unir leurs efforts en vue d'établir un plan de financement pour le réseau de l'Alaska. Dans les mois qui ont suivi, les deux groupes ont travaillé intensément, avec l'aide de leurs conseillers financiers, à la réalisation de ce plan destiné à réunir les capitaux de crédit et de participation privés nécessaires pour financer le projet. Sauf erreur, ils devraient bientôt pouvoir commencer à en discuter avec les milieux financiers.

Il est absurde — pour ne pas dire plus — d'affirmer que le gouvernement américain devrait se déclarer disposé à fournir une aide quelconque s'il s'avérait impossible de financer le projet uniquement à partir de capitaux privés. Cela équivaldrait à préconiser une ligne de conduite tout à fait contraire à la loi américaine, et ce serait la façon la plus sûre d'empêcher le financement du projet avec des capitaux entièrement privés. Les efforts déployés pendant des mois pour assurer ce financement auraient

été vains, et le pipe-line serait certainement retardé de bien des mois encore. Après tout, quel prêteur assumerait les risques normaux inhérents à un projet de cette nature s'il pensait un instant qu'il soit possible de convaincre le gouvernement de l'en dégager?

**Le coût:
une inconnue**

Les doutes qui ont été soulevés au sujet du projet gravitent principalement autour de la question du coût définitif du pipe-line et des possibilités de commercialisation du gaz qu'il servira à transporter.

Je ne peux pas vous dire aujourd'hui combien coûtera le pipe-line. De toute évidence, la partie la plus coûteuse du réseau — celle qui crée le plus d'incertitude — est celle qui comprend le pipe-line et l'usine de traitement en Alaska. A ce que je sache, les producteurs de la baie Prudhoe et les promoteurs du gazoduc de l'Alaska ne semblent pas avoir d'inquiétude au sujet des estimations qui sont faites à mesure que progressent les travaux de conception finale et de génie du tronçon de l'Alaska.

Lorsqu'on évalue la faisabilité du projet de gazoduc de la route de l'Alaska, il est essentiel, à mon sens, de garder à l'esprit certaines considérations très importantes. Les nombreux événements cruciaux qui se sont produits depuis que l'Organisation des pays exportateurs de pétrole occupe une place majeure sur la scène mondiale, et les incertitudes que suscitent constamment les approvisionnements de pétrole au large des côtes, en font plus qu'un simple pipe-line ordinaire, plus qu'une simple entreprise commerciale.

Le pipe-line permettra d'acheminer quelque 26 billions de pieds cubes de gaz déjà découvert sur le versant nord de l'Alaska. Ce volume représente 13 pour cent de l'ensemble des réserves américaines établies de gaz, et pour les 48 États du Sud, il constitue la source unique de nouveaux approvisionnements d'énergie la plus grande et la plus importante pour l'avenir.

Les États-Unis ont un besoin vital d'accéder à ces réserves de gaz; c'est pour eux une question d'intérêt national, car ils doivent réduire leur dépendance à l'égard des approvisionnements sous-marins, beaucoup trop incertains. Il est clair que le Congrès avait cette considération bien présente à l'esprit quand il a déclaré, dans sa résolution de l'été dernier, que le projet demeurerait "...un élément essentiel des mesures à prendre pour assurer l'avenir énergétique de la nation..."

Le Canada entend lui aussi réduire sa dépendance, heureusement moins grande, à l'égard des approvisionnements étrangers. Le gazoduc de la route de l'Alaska est un moyen d'y parvenir; car il nous permettra d'accéder à nos propres réserves établies dans le delta du Mackenzie et à celles qui semblent exister en volumes considérables dans la mer de Beaufort.

**Mesures visant
à remplacer
le pétrole**

Mais nous avons aussi adopté, dans le cadre de notre Programme énergétique national, d'autres mesures qui visent à encourager le remplacement du pétrole par d'autres formes d'énergie plus abondantes. Le gouvernement canadien a mis de côté un montant de \$500 millions pour financer le prolongement de notre réseau de gazoducs actuel de Montréal jusqu'aux Maritimes, en passant par Québec, dans l'Est, et jusqu'à

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.