

*Le budget—M. D. W. Munro*

j'ais abordé la question à ce moment-là n'a dû étonner personne, compte tenu de mon expérience dans le commandement de la garde côtière durant la Deuxième Guerre mondiale, mes états de service à l'étranger, la situation de ma circonscription et de mon foyer.

Chez moi, les fenêtres de devant donnent sur une partie de cette mer intérieure que constitue Puget Sound, le détroit de Haro et le golfe de Georgia. Si au lieu de résider dans la partie de Saanich de ma circonscription, je vivais dans celle d'Esquimalt, je pourrais voir une étendue d'eau également bien connue, le détroit de Juan de Fuca. D'une manière ou d'une autre, je suis entouré par des plans d'eau très vastes et il reste à déterminer qui les administre, comme il ressort des réponses fournies à certaines de mes questions dernièrement. Je pense cependant que cette question est ouverte à la discussion.

Mon intérêt pour ces problèmes est donc tout naturel et suffisamment grand pour s'étendre aux pêches, à la pollution, à la délimitation des eaux intérieures de même qu'au moyen d'appliquer les règlements régissant ces secteurs vitaux, soit une garde côtière appropriée; en d'autres mots, un service de protection maritime.

Mon expérience au Parlement, un peu moins de deux ans, m'a révélé qu'il n'était vraiment pas suffisant d'émettre une idée une seule fois au cours d'un débat. Quelques raisonnables et sensées que soient les idées de quelqu'un, il lui faudra les répéter encore et encore, surtout avec l'actuel gouvernement, avant qu'elles commencent seulement à faire impression.

J'ai toujours trouvé regrettable que les délégations parlementaires envoyées à l'étranger n'aient pas automatiquement, en vertu du Règlement de la Chambre, la possibilité de rendre compte du résultat de leur mission ou, mieux encore, d'ouvrir un débat sur l'issue de leur visite. J'ai essayé de le faire le 25 juillet 1973, au lendemain d'une visite à Washington avec une petite délégation regroupant tous les partis de la Chambre et chargée de faire savoir aux membres du Congrès combien nous étions inquiets des dangers de la route proposée pour les pétroliers de la côte ouest, descendant le Pacifique de Valdez (Alaska) à Puget Sound, en passant par le détroit de Juan de Fuca et le détroit de Rosario pour aller se décharger à Cherry Point. Je m'intéressais particulièrement à la question à cause de la situation de ma circonscription et aussi parce que, comme je l'ai dit à la réunion, cette affaire avait, selon moi, des répercussions non seulement régionales, mais encore nationales. Comme j'estime toujours que la proposition que j'ai faite à Washington mérite d'être retenue, je me propose de la faire répéter maintenant.

D'abord, je pense qu'il faudrait mentionner, au sujet de cette route, une ou deux choses qui m'inquiètent étant donné l'inertie du gouvernement. D'abord, les navires transportant le pétrole brut de Prudoe Bay de Valdez à Cherry Point peuvent faire tout le trajet dans les eaux américaines et en haute mer. Autrement dit, le passage par le détroit de Juan de Fuca peut être négocié sans qu'on pénètre dans les eaux canadiennes. Le Canada n'a donc aucun pouvoir de bloquer ou même de contrôler les navires circulant dans ces eaux. Il semble donc que notre position à la table de négociation soit très faible. Nous pouvons supplier, exhorter, demander, mais nous paraissions bien mal placés pour négocier. Comme je le montrerai plus tard, nous avons un réel pouvoir de négociation, mais nous n'avons pas su nous en servir.

La deuxième chose qui me préoccupe au sujet de cette route que nous étudions est que le détroit Juan de Fuca, bien qu'assez large, est un endroit de grands vents, de

hautes marées et de brume en toutes saisons. Dans les bulletins météorologiques que j'entends quotidiennement lorsque je suis chez moi, on donne presque chaque fois un avertissement aux petits navires. Cela signifie qu'il y a là des vents allant jusqu'à 30 milles à l'heure et s'accompagnant de contre-marées. Ce détroit, ainsi que le détroit de Rosario par lequel les navires-citernes doivent aussi passer, sont traîtres, exposés à de grands vents, à de forts courants et marées qui semblent aller, principalement, du sud au nord, par exemple, vers la côte canadienne.

Les pêches posent un autre problème associé à cette route maritime, étant donné que passe, par ces eaux étroites et binationales, sans égard aux frontières, l'une des dernières grandes migrations de saumons, qui est d'abord constituée de saumoneaux ou de grilse se dirigeant vers la mer, puis de poissons adultes, au temps du frai, se dirigeant vers les eaux intérieures pour y déposer leurs œufs, y perpétuer l'espèce et y mourir.

Un important déversement de pétrole dans ces eaux mettrait en danger cette migration, menacerait les moyens de survivance de nombreux pêcheurs commerciaux, tant canadiens qu'américains, et abîmerait pendant longtemps un milieu marin qui fait la joie de milliers si ce n'est de millions de personnes. Doit-on s'étonner alors que je me sente obligé de prendre la parole pour défendre ces eaux?

Lorsque nous sommes allés à Washington pour cette visite en juillet 1973, j'ai soumis au groupe réuni une proposition demandant aux autorités américaines concernées d'envisager une route pétrolière qui ne passerait aucunement par cette mer intérieure. J'ai proposé que les navires-citernes se dirigent plus bas sur la côte vers le lieu de déchargement praticable le plus proche. J'ai mentionné Gray's Harbour, à seulement 100 milles plus au sud sur la côte de l'État de Washington, où des installations en eau profonde existent déjà—à des profondeurs qui, il est vrai, ne pourraient accommoder les navires-citernes à grand tirant d'eau, mais dans des eaux où le dragage est possible. Et si le dragage posait des problèmes techniques insurmontables, on pourrait assurer le déchargement dans un bassin. Cette proposition a été bien accueillie. Je l'ai fait distribuer depuis ce temps à de nombreux membres du Congrès, fonctionnaires et industriels du secteur pétrolier ainsi qu'au Canada.

Le secrétaire d'État aux Affaires extérieures de l'époque a dit que ce n'était pas vraiment son rôle de proposer d'autres lieux de déchargement. Je me demande ce qu'il avait à perdre.

Cette proposition comporte une grosse lacune—je l'ai remarquée comme tout le monde—le Canada ne semblait avoir aucun argument de poids pour se faire entendre des États-Unis. Nous ne semblions pas nous trouver dans une position propice à la négociation. Dès que nous nous mettons à leur demander de ne pas pénétrer dans la mer intérieure avec les pétroliers, ils nous répondent: a) et les pétroliers qui traversent ces eaux pour sortir le pétrole du port de Vancouver? (c'est malheureusement ce qui s'est passé lors de la crise du pétrole provoquée par le Moyen-Orient le printemps dernier) ou b) et les pétroliers qui traversent les eaux américaines, à Portland (Maine), sur la côte est, pour approvisionner l'Est canadien en pétrole du Venezuela ou du Moyen-Orient. Ces arguments sont difficiles à réfuter. Le premier de ces arguments a disparu pour toujours, j'espère. Et l'autre?

Ne pouvons-nous pas négocier? Ne pouvons-nous pas échanger la sécurité dans les eaux américaines de la côte est contre une véritable sécurité dans les eaux canado-américaines de la côte ouest? Pourquoi ne déchargerait-on