

tout de même une énorme différence quand il s'agit de navires qui viendraient chercher un produit à Anchorage ou à Valdez pour aller à Seattle, et un port de mer dans la vallée du Saint-Laurent pour accueillir la nouvelle génération de navires et mettre en valeur tout notre territoire. Un enfant peut saisir la différence. Il faut être d'accord sur la même politique et la même préoccupation pour l'environnement, mais si l'on doit faire le même procès, au point de vue environnement, dans l'est que dans l'ouest, je dis que cela cloche, que cela ne tient pas du tout.

J'en arrive justement à cette préoccupation du Québec et de l'Ontario dont 80 p. 100 de l'approvisionnement proviennent de l'extérieur; dans le cas de l'Ontario, cela provient de l'Alberta, et dans celui du Québec, cela provient de l'importation. On sait que le ministre des Richesses naturelles du Québec, M. Massé, en énonçant les objectifs d'une politique québécoise de l'énergie, a indiqué certaines priorités: la construction d'un port pour superpétroliers—dans le but, justement, d'accueillir ce produit brut provenant de l'extérieur—la rationalisation de la distribution, et la construction d'un pipe-line de Gros-Cacouna jusqu'à Québec, Montréal et les États-Unis.

Est-ce que ceci apparaît comme étant encore inconciliable avec les intérêts canadiens? Cela est fort conciliable, et c'est même dans notre intérêt. Pour les raisons que j'invoquais tout à l'heure, tant que nous pourrions avec profit nous alimenter à l'étranger, je ne vois pas pourquoi nous n'en tirerions pas avantage.

Il faut bien accepter le fait que le Québec se trouve actuellement au point de vue du gaz naturel au bout du pipe-line. Or, lorsqu'il s'agit de prolonger ce même pipe-line ou ce gazoduc, on invite le gouvernement à en payer entièrement le coût et, de plus, puisqu'il est encore au bout de la ligne, le produit devient plus cher. Il est bien évident que ce serait la même situation si l'on ne faisait qu'adopter cette politique visant à prolonger le pipe-line; on mettrait alors les raffineries de Montréal dans une situation non concurrentielle vis-à-vis de celles de l'Ontario. Ce serait un marché de dupes que le Québec n'accepterait pas. Ils s'en trouvent malheureusement qui voient que la vocation véritable du Québec, c'est de demeurer dans le domaine de l'artisanat, du folklore, et de laisser aux autres provinces le soin de développer leurs énergies de pointe les plus avancées, les plus industrialisées.

Au sujet de l'environnement, certaines personnes sont fort sincères et honnêtes. Toutefois, lorsqu'il s'est agi de la Golden Eagle Canada Limited à Québec, elles n'ont pas élevé la voix. Jamais elles ne se sont préoccupées des raffineries de Montréal, invoquant ce grand principe au sujet de la pollution. La ville de Montréal, par quatre tuyaux de 18 pieds de diamètre, déverse ses eaux usées dans le fleuve Saint-Laurent; on n'en parle pas. Mais au moment où une région qui connaît un taux moyen annuel de chômage de 31 p. 100 essaie de sortir de sa misère, d'industrialiser son coin de territoire, voici que tous ces grands penseurs, qui n'auraient pas levé le petit doigt pour venir l'aider, se trouvent des vocations d'experts, de génies en environnement. Chacun vient nous faire la leçon et nous indiquer la voie à suivre.

À la Chambre, certains députés ont démontré tellement d'ignorance sur les conditions du milieu, et même sur les conditions portuaires et maritimes, que je me demande s'il vaut vraiment la peine de leur répondre. Mais qu'il me suffise, puisque cela a été dit à la Chambre, de rappeler que tous les experts qui ont fait des études ont non seulement indiqué qu'on trouvait là la profondeur d'eau requise, soit 20 brasses ou plus—une voie maritime de la

Régie des produits pétroliers

largeur de la Manche, où le trafic est dix fois supérieur à ce qu'on connaît—mais que c'est l'endroit le plus accessible dans tout le fleuve Saint-Laurent, et que ceci a été reconnu à la suite de nombreuses études et expertises qu'il serait trop long d'énumérer ce soir.

Alors, le bien commun, le bien de la province de Québec, commande d'en tirer profit au maximum, et ce, non seulement en ce qui a trait au pétrole. Je me permets de rappeler à nos amis qui siègent à la Chambre qu'il faut en tirer profit dans le cadre des quatre grandes vocations de mise en valeur de toute la Voie maritime du Saint-Laurent. Il est bien évident que la province de Québec est séparée par cette Voie maritime, qui en est la porte d'entrée véritable. Elle se doit d'en tirer complètement profit. Elle peut en tirer profit, et le port de Gros-Cacouna est le seul qui possède les quatre grands avantages nécessaires. Il peut tirer avantage du fait qu'il peut recevoir plus loin à l'intérieur des terres la nouvelle génération des navires. Il peut faire la vocation de transbordement dans des navires spécialisés des Grands lacs qui, eux, ne peuvent pas sortir du fleuve Saint-Laurent, ne pouvant pas, par exemple, se rendre dans les ports des provinces Maritimes, parce qu'ils ne sont pas construits à cette fin. Ils ne seraient pas assurables, et pour eux ce serait allonger leur route, ce qui entraînerait de cinq à dix jours de navigation de plus. Outre la vocation de transbordement dans les autres navires pour mettre en valeur toute notre Voie maritime du Saint-Laurent, il a celle du transbordement par pipe-line, et l'expédition par le plus court chemin pour alimenter le Québec et la vocation de transbordement par chemin de fer qui puisse permettre 12 mois par année l'accessibilité au port et le transport des marchandises vers l'intérieur du pays. Sa vocation de transbordement par la route à quatre voies, la transcanadienne, qui se rend jusqu'à cet endroit, ne se rencontre nulle part ailleurs, et facilite la mise en valeur de toute la Voie maritime du Saint-Laurent. Il y a des projets qui se dérouleront à Thunder Bay, pour autant qu'on ait l'intelligence de construire ce port de mer et d'accueillir la nouvelle génération des navires. Et le conflit n'existe pas entre les différents ports de mer le long de la Voie maritime. Mais on verra qui sera le plus intelligent, des États-Unis ou du Canada, pour s'installer le premier, afin d'assurer le transport de la façon la plus économique possible, de toutes les ressources premières qui font notre vocation de pays industrialisé. Et c'est comme cela que le problème se pose.

Et je demande aux gens qui se préoccupent de l'environnement: Est-ce qu'il est plus logique de faire remonter 3,000 navires à Montréal ou en faire remonter 300 jusqu'à Gros-Cacouna? Et c'est dans cette proportion que le problème se pose.

De toute façon, le Québec a besoin de 30 millions de barils d'huile par année. À l'heure actuelle, des petits navires battant pavillon étranger—et qu'on lise à ce sujet l'enquête sur le pilotage—et n'étant pas munis de radar ou de radio-téléphones en bon état de fonctionnement, remontent le fleuve Saint-Laurent, et l'on ne s'en scandalise pas. Toutefois, on se scandalise du fait que l'on désire construire un super-port dans le Bas du fleuve. On se dit: Il faut protéger la faune. On n'a plus le droit de cueillir nos coquillages le long de nos rives, car c'est interdit. La pêche à l'anguille a été interdite. On ne peut pas prendre de saumon, parce qu'il est menacé d'extinction. En définitive, ce n'est tout de même pas ce super-port qui a créé tous ces problèmes relatifs à l'environnement, puisque l'honorable ministre de l'Environnement a déjà été obligé