

pas le pétrole destiné à l'est du pays aux lieux de déchargement qui existent en Nouvelle-Écosse pour ensuite acheminer le pétrole brut ou le pétrole raffiné vers les consommateurs québécois par pipe-line? Est-ce le coût du pipe-line qui nous arrête?

Nous parlons avec une certaine désinvolture de construire un pipe-line ou une ligne de chemin de fer qui traverserait l'Arctique pour aller jusqu'à la frontière américaine. Pourquoi ne construirait-on pas un pipe-line beaucoup moins long sur la côte est, qui relierait Port Hawkesbury à Québec? Les abords de Port Hawkesbury sont loins d'être aussi tortueux que ceux de Portland dans le Maine, à ce que l'on dit, monsieur l'Orateur.

● (1740)

Si nous étudions cette proposition avec tout le soin voulu, nous devrions avoir une bonne position pour négocier: nous maintenons l'ordre dans leur cour arrière et ils évitent de jeter leurs sales barils de pétrole dans notre propre cour arrière ou devant ma porte. C'est pourquoi, j'ai dit que nous avons là un point de négociation. Je propose simplement un moyen de s'en sortir: nous évitons Portland, dans le Maine; ils évitent le détroit de Juan de Fuca. De cette façon, nous évitons à nos pêches de la côte ouest la menace d'un déversement de pétrole; et nous écartons des canaux maritimes de Portland et des alentours, le risque d'une pollution épouvantable.

Gray's Harbour, à l'embouchure de la rivière Chehalis, par où on accède à Aberdeen (Washington), est à mon avis le port qu'il faudrait utiliser. J'ai fait cette proposition à Washington il y a un peu plus d'un an. J'ai dit: ou bien il faut draguer le canal pour permettre le passage des navires à fort tirant d'eau ou bien on établit des installations de déchargement au large comme il en existe dans le golfe Persique; ou bien on aménage un bassin entièrement protégé. On m'a dit que les vagues sur cette partie de la côte de Washington sont quelque chose à voir. Il y aurait des problèmes techniques à résoudre, monsieur l'Orateur, mais il est possible de y arriver; il ne faut pas se laisser arrêter par ce genre de problème.

Et qu'en est-il des coûts? Il faudrait payer les frais de transport de notre pétrole à partir des ports de la côte est vers les grands centres de consommation à l'est de la vallée de l'Outaouais; les Américains auraient à améliorer les installations de Gray's Harbour et à assumer les frais de transport du pétrole brut aux raffineries de Cherry Point ou Eugene (Oregon) situés seulement à quelques centaines de milles.

A mon avis, le projet de pipe-line que je propose sera encore beaucoup plus avantageux qu'il ne semble au premier abord. Il assurerait un moyen de transport du pétrole canadien vers l'Est, le moment venu, si jamais nous pouvons reprendre la production. Si l'on considère les mesures du budget actuel, je me demande si nous serons jamais en mesure de le faire. Néanmoins, si le pipe-line était en place nous disposerions d'un vrai pouvoir de négociation et nous ne serions pas assujettis aux caprices et aux menaces de l'OPEP.

Compte tenu du budget et de ses effets néfastes sur la production, mes propositions ne sont peut-être pas en accord avec la mentalité actuelle. Par ailleurs, si nous réussissons à nous remettre des mesures budgétaires relatives aux déductions, nous pourrions peut-être prendre en considération les idées que j'ai proposées et les appliquer.

Je voudrais aborder d'autres questions qui ont trait à la route qu'emprunteront les pétroliers, notamment les aides à la navigation dont les navires marchands réguliers

Le budget—M. D. W. Munro

auront besoin dans les eaux intérieures au large de l'île de Vancouver. Faute de temps, je dois y renoncer pour le moment et m'en tenir à une question connexe qui a tout autant d'importance. Je veux parler des moyens de surveillance que possède le Canada. Ils sont reliés aux demandes que le gouvernement a faites à la conférence sur le droit de la mer qui s'est tenue à Caracas l'été dernier.

Comme je l'ai dit au début de mon intervention, le débat risque de se transformer en une litanie de plaintes sur nos difficultés. Cependant, je désire féliciter la délégation canadienne qui a défendu la cause du Canada à la conférence de Caracas.

Des voix: Bravo!

M. Munro (Esquimalt-Saanich): N'applaudissez pas trop vite. J'y étais, et je me suis rendu compte que les représentants officiels avaient la situation bien en main. Je ne saurais trop les louer. Ils sont spécialistes jusqu'au bout des ongles et ils ont travaillé sans répit sur des questions qui préoccupent profondément les Canadiens: la réduction du risque de pollution sur nos côtes et au large de nos côtes—ce point se rattache à mes observations et à celles qu'on vient de faire—les pêcheries, la compétence en matière d'exploitation des minerais et du pétrole au large des côtes, la marine marchande etc.

Assistant à la conférence à titre d'observateur et non de délégué, je n'ai bien sûr pas parlé en public pendant mon court séjour à Caracas de mes réserves au sujet de la position prise par le gouvernement, ou plutôt des doutes que j'avais quant aux chances qu'avait le gouvernement de justifier sa demande d'exercer sa juridiction sur une zone économique s'étendant à 200 milles au large des côtes.

Il faudrait examiner cette zone de 200 milles et voir ce qu'elle signifie réellement. Bien sûr, il s'agit de 200 milles au large des côtes selon une ligne tracée de cap en cap le long de notre littoral échancre. En outre, il s'agit de 200 milles marins, ce qui signifie 230 milles terrestres, ceux que vous, monsieur l'Orateur, et moi parcourons en auto. Pour bien comprendre ce que cette distance signifie, je vous propose de conduire une automobile pendant quatre heures sans arrêt à 60 milles à l'heure. Au bout de quatre heures, si vous étiez en mer, vous atteindriez la fin de la zone de 200 milles. C'est bien loin.

Du point de vue de la superficie, les dimensions de cette zone économique de haute mer sont encore plus saisissantes. Étendre notre pouvoir sur 200 milles au large de la côte est et de la côte ouest, cela revient à ajouter à notre territoire l'étendue de quelques provinces. Je ne crois pas que le gouvernement s'en rende bien compte. Avez-vous une idée, monsieur l'Orateur, de la nouvelle superficie que cela comporte? Prolonger notre zone de 200 milles au large de notre côte est et de notre côte ouest voudrait dire ajouter 660,000 milles carrés à la superficie que nous réclamons comme nôtre. On pourrait comparer cela au fait d'ajouter un autre Québec plus un autre groupe de provinces Maritimes ou encore un autre Ontario plus un deuxième Manitoba.

Ce qui m'inquiète, c'est la nécessité d'imposer notre autorité sur tout ce nouveau territoire. Je ne crois pas, dans l'état actuel des choses, que nous en soyons capables. Rien, dans le budget, ne laisse entendre que nous le pourrions. Cet après-midi, le ministre de la Défense nationale (M. Richardson) a dit, en réponse à une question, que son ministère envoyait des patrouilles de temps à autre. La prochaine se fera le mois prochain et l'autre, le mois suivant. Cela est renversant.

J'ai longtemps soutenu que notre garde côtière était incapable même de surveiller et de veiller à l'application