

L'ajournement

Voici que le ministère des Transports et le Conseil des ports nationaux nous annonce maintenant qu'on va s'adresser aux fabricants d'embarcations en matière plastique pour leur demander de se livrer au même exercice futile. Je mets en garde les industriels en question contre le danger de gaspiller leur argent en prenant trop au sérieux cet appel d'offres, car le Conseil des ports nationaux ne semble pas vraiment déterminé à fournir au port de Vancouver la vedette dont il a tant besoin. Quelle perte de temps et d'argent, surtout si l'on songe au gaspillage auquel se livre sans cesse notre gouvernement aux frais des contribuables!

L'achat, en 1974, par le Conseil des ports nationaux d'un navire américain construit à la Nouvelle-Orléans, le *Supply Venture*, constitue un bel exemple de gaspillage et peut-être de favoritisme. Selon toute apparence, un citoyen de Halifax aurait acheté ce navire à la Nouvelle-Orléans pour la somme de \$25,000, puis il aurait conduit le navire à Halifax pour ensuite en transférer la propriété à une société du nom de Halifax Fishing Ventures Ltd. D'après mes recherches, rien ne prouve que cette société ait jamais été inscrite nulle part, mais elle a vendu un bateau au ministère des Transports pour \$75,000, avec un certificat de navigabilité. Le bateau a été transporté à Vancouver comme pontée, et en 1975, il était estimé à \$10,000. Ce n'est qu'un tas de ferraille. Les moteurs ont été enlevés, mais on n'a jamais pu les faire tourner. Le bateau gît lamentablement sous un pont de Vancouver. Voilà un exemple de favoritisme et de gaspillage, alors que le port de Vancouver a besoin d'un bateau. Ces \$40,000 sont bien allés dans la poche de quelqu'un, mais pas dans celle des entrepreneurs qui ont adressé des soumissions en bonne et due forme. Du point de vue national, ce favoritisme et ce gaspillage sont une honte, alors qu'il y a tant d'entreprises qui se démènent, et d'ouvriers qualifiés sans travail à qui on ne peut même pas donner une commande directe toute simple pour la construction d'une vedette dont le port de Vancouver a pourtant grand besoin.

Je souligne à votre attention, monsieur l'Orateur que j'attends encore les réponses à mes questions sur ce sujet qui sont inscrites au *Feuilleton* depuis le 28 novembre 1977.

On ne m'a répondu jusqu'ici qu'en m'opposant une obstruction plus serrée, plus de secrets et plus de dissimulation qu'avant, ce qui est un abus de confiance étant donné le mandat confié à ce gouvernement par le peuple canadien. Je saisis cette occasion pour redemander quand le ministre des Transports se décidera à fournir une vedette portuaire de construction canadienne à Vancouver, qui est le port le plus important et le plus actif de toute la côte ouest du continent nord-américain.

[Français]

M. Charles Lapointe (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): Je suis d'accord avec l'honorable député sur l'importance du port de Vancouver.

[Traduction]

Une voix: Nous le savons. Nous y vivons à Vancouver!

[Français]

M. Lapointe: Peut-être que si le député écoutait, il pourrait apprendre certaines choses. Je suis d'accord avec l'honorable député sur l'importance du port de Vancouver qui, comme tout le monde le sait, est ouvert pour 12 mois, ce qui est fort important pour l'économie de la Côte du Pacifique et de tout le Canada.

[M. Huntington.]

Le port a connu une croissance très importante au cours des 10 dernières années en raison du tonnage de plus en plus florissant et de plus en plus important qu'il transite. Comme les statistiques l'indiquent, on a manutentionné au port de Vancouver plus de 40 millions de tonnes de marchandises au cours de 1976, ce qui constitue le volume de marchandises manutentionnées le plus important comparativement à tout autre port canadien.

Il est bien évident, monsieur le président, qu'étant donné cette croissance rapide du tonnage au port de Vancouver, il est naturel...

● (2207)

[Traduction]

Une voix: Quelle est la question?

M. Lapointe: Attendez jusqu'à la fin et vous connaîtrez la réponse.

[Français]

Monsieur le président, il est tout à fait naturel qu'un port de cette importance veuille se doter d'un matériel de soutien nécessaire à ses activités. A l'heure actuelle, des deux bateaux de patrouille qui travaillent dans le port de Vancouver, l'un est en service depuis 17 ans, et l'autre depuis 33 ans. Il est prévu d'éliminer ce dernier, de le remplacer par un navire plus récent, plus sûr, et également plus en mesure de répondre aux besoins plus complexes des installations actuelles et du trafic accru.

[Traduction]

On a donc demandé au ministère des Approvisionnements et Services de faire des appels d'offres pour une vedette qui convienne au port de Vancouver et quatre offres ont été faites à la suite de la demande. Je crois savoir, monsieur l'Orateur, que les offres sont maintenant à l'étude et que le marché sera accordé dans les prochains jours.

Une voix: A qui?

M. Lapointe: Je l'ignore, monsieur. Il sera accordé dans les prochains jours.

Tout comme le député de la Colombie-Britannique, nous attendons tous avec impatience le jour qui, espère-t-on, viendra bientôt où l'efficacité du port de Vancouver sera améliorée grâce à une nouvelle vedette.

LA SITUATION ÉCONOMIQUE—LES CAUSES DU TAUX SANS
CESSE ÉLEVÉ D'INFLATION—LA DATE PRÉVUE DE LA
STABILISATION À 4 p. 100

M. Sinclair Stevens (York-Simcoe): Monsieur l'Orateur, je participe ce soir au débat d'ajournement à la suite d'un échange que j'ai eu avec le ministre des Finances (M. Chrétien) le 29 novembre 1977, échange que l'on trouve au compte rendu du harsard aux pages 1349 et 1350. J'ai tout simplement demandé au ministre pourquoi l'inflation avait augmenté au Canada au cours des trois mois précédents à un taux annuel de plus de 8 p. 100 tandis que nos voisins du sud, les États-Unis, connaissaient un taux d'inflation deux fois moins élevé. J'ai de plus demandé au ministre pourquoi le gouvernement avait abandonné sans rien dire l'objectif déjà prévu de 4 p. 100 d'inflation pour cette année—objectif reporté à plus tard, après 1980.