

M. Davis: Plus tard. Le gouvernement fédéral financera probablement la construction d'un ouvrage pour la traversée du port de Vancouver, mais les frais seront en grande partie, sinon en totalité, remboursés grâce aux péages. Ce seront les usagers qui supporteront donc sinon la totalité, du moins une grande partie du coût, le rôle du gouvernement fédéral se limitant à celui d'un banquier, comme dans le cas du logement. Fort bien. L'usager sait ce qu'il obtient et ce qu'il lui en coûte.

A ce propos, je signale que mes 150,000 commettants sont quelque peu envieux des gens de l'Île du Prince-Édouard. On a promis à la population de cette province—105,000 âmes—de relier son territoire à la terre ferme. On y aménagera peut-être une chaussée. Les Canadiens s'y sont engagés dès la Confédération. Nous sommes tous convenus, je pense, que les Canadiens devraient acquitter les frais de moyens de transport et de communication, bien suffisants mais économiques, entre l'Île du Prince-Édouard et le reste du pays. Tout cela, c'est entendu, mais je voudrais avoir l'assurance que nous en aurons tous pour notre argent.

J'ai vu diverses évaluations du coût d'une chaussée; elles allaient de 100 millions à 150 millions de dollars, peut-être même davantage. Je signale qu'il y a d'autres moyens de transporter des personnes et des marchandises à travers des nappes d'eau. L'Île de Vancouver compte 330,000 habitants, soit trois fois plus que l'Île du Prince-Édouard. Les distances y sont plus grandes. Le détroit de Georgia est franchi par des chargements plus volumineux de marchandises et un plus grand nombre de gens que le détroit entre le Nouveau-Brunswick et l'Île du Prince-Édouard, et cela moyennant un investissement de moins de 70 millions. Environ 5 millions de personnes, plus d'un million de voitures, des wagons de marchandises, des produits de toutes sortes en vrac et en emballage ont été transportés entre la terre ferme et l'Île de Vancouver, l'an dernier, et ce, je le répète, moyennant un investissement de moins de 70 millions.

Je sais que le gouvernement examinera à fond les solutions possibles. Si l'entreprise publique, avec le concours de l'entreprise privée, peut accomplir, sur la côte du Pacifique, un travail de cette envergure moyennant un investissement de 70 millions, peut-être alors devrions-nous également examiner à nouveau la proposition concernant la chaussée et les autres possibilités. De fait, je suis sûr que le gouvernement étudie attentivement les autres choix. Il doit déterminer si une chaussée durerait presque indéfiniment, avec peu d'entretien, car en pareil cas, les avantages feraient peut-être plus que compenser pour le coût, à

longue échéance une chaussée pourrait alors être la solution.

• (4.10 p.m.)

Cependant, je veux être certain, et apprendre de première main, en vérifiant les calculs, que la décision est équitable. Je ne le veux pas simplement pour moi-même puisque j'aimerais que les habitants de ma circonscription et ceux de la côte ouest soient au courant. S'ils maugréent, c'est, entre autres choses, à cause de placements dans de vastes programmes de cette nature, où, croient-ils, le gouvernement fédéral engage des fonds comme appât électoral. Évidemment, d'après le résultat des dernières élections fédérales, les chaussées n'assurent pas de siège à la Chambre des communes, même s'ils importent aux yeux de certaines gens.

Il y a ensuite les subventions aux charbonnages. On a beaucoup exploité le sujet. Je vois avec plaisir dans le Livre bleu que le budget de cette année réduit ces subventions de quelque 3 millions. C'est un pas dans la bonne voie. Je n'aime pas les subventions. J'aimerais que soient presque entièrement éliminées les subventions pour le transport vers le littoral du charbon provenant de l'Ouest, des Prairies et de la Colombie-Britannique. Tout ce charbon est destiné aux industries sidérurgiques et énergétiques du Japon.

A mon sens, on ne devrait pas verser des primes à l'exportation, surtout s'il s'agit d'exportations de ressources non renouvelables. On m'a dit que le Japon ne veut pas acheter de charbons bénéficiant de primes à l'exportation, sous prétexte que le pays d'origine pourrait abolir les subventions à un moment donné, et le pays importateur devrait payer la note pendant des années. Je crois que pour vendre du charbon au Japon, nous devrions le faire en homme d'affaires averti et sans subventions, tout comme le ferait l'industrie privée.

Sauf erreur, une des dispositions du GATT et une des conditions convenues entre les pays signataires pour favoriser le commerce international, prévoient que les pays n'offriraient pas de primes à l'exportation. Or, en cela le Canada ne respecte pas les dispositions du GATT. A mon sens, il serait de bonne politique de supprimer peu à peu les primes à l'exportation de nos charbons de l'Ouest. Représentant une circonscription de l'Ouest, je puis parler au nom de bien des gens de là-bas. Je sais que la plupart d'entre eux seraient heureux que l'on cesse de verser ces subventions. Ainsi le gouvernement économiserait de l'argent, tout en faisant des affaires avantageuses.