

M. Winch: En réponse à l'honorable représentant, monsieur le président, je dirai que la question a été soulevée pendant la dernière session et que le Conseil du Trésor fédéral a fourni des renseignements complets quant aux montants affectés à la construction de ces navires. Si le ministre désire vraiment une réponse, qu'il consulte le Conseil du Trésor ou qu'il lise le *hansard* de l'an dernier. Le gouvernement fédéral a versé des fonds sous le régime des subventions à la construction navale, mais pourquoi change-t-il maintenant de politique? Pourquoi a-t-il décidé d'abolir ces subventions, initiative qui nuira beaucoup à la Colombie-Britannique?

Monsieur le président, cette volte-face n'est-elle pas bizarre? Est-ce parce que nous sommes soupçonneux que nous sommes nombreux à croire que ce changement annoncé le 17 janvier est une résultante des élections du 8 novembre au cours de laquelle le premier ministre de la Colombie-Britannique a parcouru la province en disant à la population: «Pour l'amour de Dieu, faites comme il vous plaira, mais ne votez pas libéral».

M. Herridge: Et il a essayé de faire battre le député de Kootenay-Ouest.

M. Winch: Ce changement est-il une revanche—de la persécution? Ce n'est que mon opinion à moi, mais je pense que c'est une forme de représailles contre le gouvernement de la Colombie-Britannique et une persécution contre le service de transbordeurs de cette province. Pour moi, tout cela sort d'un machiavélique plan libéral de représailles. Si vous consultez le dictionnaire de l'avenir dont un député vient de parler, vous trouverez que plan politique machiavélique est synonyme de «plan pickersgillien».

Nous avons investi 48 millions de dollars dans un service de transbordeurs en Colombie-Britannique, et ce n'est pas tout. Déjà on projette la construction de nouveaux bateaux. Pourquoi le gouvernement de la Colombie-Britannique ne devrait-il pas pouvoir s'adresser aux chantiers de construction navale dans cette province pour bénéficier des mêmes avantages que l'entreprise privée? Le Pacifique-Canadien exploite un service de transbordeurs entre Vancouver et Nanaïmo. Selon la nouvelle ligne de conduite, si le Pacifique-Canadien veut élargir son service au moyen de nouveaux navires, il aura droit à des subventions à condition de faire construire ces navires par des chantiers canadiens. Pourquoi une société de la Couronne, propriété des gens de la Colombie-Britannique, ne pourrait-elle pas, tout comme l'entreprise privée, avoir droit aux avantages de cette politique? J'ai

[L'hon. M. Pickersgill.]

dit y voir une politique «Pickersgillienne-machiavélique». Savez-vous ce que je pense? Le gouvernement, sachant que la Colombie-Britannique veut progresser et améliorer son service de transbordeurs, cherche à placer la province dans une situation telle qu'à cause des frais, elle devra s'adresser à l'extérieur de la province, qui sait, peut-être au Japon. Et alors le gouvernement pourra se moquer de la Colombie-Britannique. Je ne serais pas étonné, s'il y avait moyen d'en tirer un peu de franchise, d'apprendre de nos amis d'en face qu'on a pensé dans ce sens, et qu'on le fait encore.

Je veux répéter avec insistance que tous les députés de la Colombie-Britannique, quel que soit leur parti, ne demandent aucun privilège pour cette province. Cependant, nous réclamons une ligne de conduite et un traitement équitables. Nous demandons qu'on mette fin à ces mesures injustes prises contre cette province, parce que nous sommes plus évolués que d'autres et que nous possédons un excellent service public de transbordeur. Nous espérons que le ministre des Transports examinera à nouveau cette affaire sous peu.

Je voudrais parler aussi de deux autres questions, monsieur le président. La deuxième a trait à l'absence de programme pour l'aménagement ou le réaménagement du port de Vancouver. Comme je l'ai dit tantôt, le député de Vancouver-Quadra en a parlé hier soir dans l'excellent et solide discours qu'il a prononcé. Nous ne nous sommes pas consultés, mais les députés représentant les régions basses sont sans doute tellement inquiets au sujet de cette situation qu'ils ont tous fait des enquêtes.

Le député de Vancouver-Quadra nous a dit que ce différend au sujet du droit de propriété sur l'avant-grève du port de Vancouver remontait à 1934. J'ai apparemment poussé mes recherches un peu plus loin que lui, car j'ai découvert, et je sais que mes renseignements sont exacts—ils doivent l'être car je les ai obtenus du service du contentieux ici à Ottawa—que le différend qui existe entre le Conseil du port de Vancouver, le gouvernement fédéral et le Pacifique-Canadien, au sujet du droit de propriété, remonte à 1900.

• (4.20 p.m.)

Ce différend sur le droit de propriété de cette importante avant-grève dans le port de Vancouver dure depuis 65 ans. Les gouvernements libéraux et conservateurs qui se sont succédés en ces 65 ans n'ont pas réussi à régler cette question de propriété. J'ai donc, monsieur le président, soulevé la question avec le service du contentieux de la Commission des ports et lui ai demandé si on