

d'étranglement. Cette mesure aurait peut-être dû être prise plus tôt, mais c'est maintenant chose faite et elle devrait se révéler utile.

En ce qui concerne Vancouver, le problème immédiat—je ne parle pas de la situation générale—n'était pas tant le manque de wagons arrivant à Vancouver mais le fait qu'une fois rendus là, l'aiguillage était trop lent. Ils n'arrivaient pas aux élévateurs ou au quai à temps. Il ne conviendrait pas que je traite de l'ensemble de la question, mais je voulais relever le point soulevé par le député. Il y a eu une amélioration marquée tant dans le mouvement des céréales jusqu'à Vancouver que, si je ne me trompe, dans l'accélération de l'aiguillage à Vancouver. J'aimerais signaler, comme circonstance atténuante à l'égard des deux compagnies, que ni l'une ni l'autre n'était responsable des avalanches qui ont frappé en même temps les deux lignes au début de janvier, et qui ont donné lieu à une situation impossible pendant une semaine.

M. Winch: Monsieur le président, nous avons entendu beaucoup parler d'égout et d'eaux-vannes ces deux derniers jours. Tantôt nous avons entendu parler des égouts à un certain endroit le long des lignes du National-Canadien et, hier, on a parlé des eaux-vannes de la ville de Montréal. Les égouts et les eaux-vannes ont très mauvaise odeur mais à mon sens, monsieur le président, les égouts et les eaux-vannes mentionnés ces deux derniers jours au cours de ce débat ne peuvent sentir aussi mauvais que l'incurie des politiques du gouvernement en ce qui concerne la Colombie-Britannique et le port de Vancouver.

Si je prends la parole dans ce débat c'est pour ajouter quelques mots à ce qui a déjà été dit sur deux questions qui revêtent une grande importance pour Vancouver et la Colombie-Britannique. Je veux naturellement parler de l'aménagement et du réaménagement du port de Vancouver, dont le député de Vancouver-Quadra a parlé si éloquentement hier, et ensuite de la politique du gouvernement fédéral à l'égard des subventions à la construction de navires, qui équivaut, à mon sens, à une persécution de la Colombie-Britannique par le gouvernement.

• (4.10 p.m.)

Le 17 janvier dernier, le ministre des Transports a émis à ce sujet un communiqué aux journaux. Avant de donner lecture du premier paragraphe, j'aimerais préciser qu'en dépit des importantes et fréquentes divergences d'opinions quant aux politiques, aux programmes et aux philosophies dont font preuve les députés siégeant des deux côtés de la Chambre, je puis affirmer, sans crainte qu'on ne me contredise, qu'à l'égard de la question dont je vais traiter—et le ministre ferait bien

d'en prendre note—à quelque parti que nous appartenions, nous sommes unis et nous poursuivrons notre offensive contre le ministre des Transports, jusqu'à ce que nous obtenions des mesures de redressement profitables à Vancouver, en particulier, et à la Colombie Britannique, en général. Tous les représentants des circonscriptions de la Colombie-Britannique sont unis à cet égard, indépendamment du parti auquel ils appartiennent.

Le 17 janvier, dans un communiqué, le ministre des Transports a dit:

Le gouvernement a l'intention de recommencer, à compter du 1^{er} janvier 1966, à verser des subventions à la construction navale à un taux de 25 p. 100 pendant une période de trois ans. Ce montant sera alors graduellement abaissé de deux points de pourcentage tous les ans pour atteindre un niveau de 17 p. 100 en 1972. Ce niveau équivaut à une protection tarifaire d'environ 20 p. 100 accordée à l'industrie de la construction navale. Le nouveau taux des subventions ne s'appliquera pas aux navires construits pour les gouvernements fédéral ou provinciaux ni aux structures flottantes qui ne sont pas considérées comme des navires au sens orthodoxe.

La nouvelle subvention ne s'appliquera pas au gouvernement provincial. Aussitôt après cette annonce, à la première occasion, à la période des questions, j'ai posé une question au ministre des Transports. Par le libellé de ma question, j'ai donné à entendre que cette décision était destinée à persécuter la Colombie-Britannique. Le ministre des Transports a répondu à sa manière habituelle facétieuse et bouffonne, avec un petit ricane méprisant, que le député de Vancouver-Est—pauvre diable—ne savait pas que cette mesure n'était pas destinée à persécuter la Colombie-Britannique parce qu'il ne se rendait pas compte que toutes les autres provinces avaient un service de transbordeur. Bien sûr, je sais que toutes les autres provinces ont un service de transbordeur, mais le ministre des Transports sait qu'une seule province du Canada a un réseau complet de transbordeurs exploité par une société de la Couronne, si important qu'on le compare parfois à la Marine canadienne. C'est un réseau complet de transbordeurs dont s'enorgueillit la Colombie-Britannique dédiée à la libre entreprise. Elle est fière de cette exploitation appartenant au public. Un montant de 48 millions a été investi dans le service de transbordeurs exploité par le gouvernement de la Colombie-Britannique.

L'hon. M. Pickersgill: Le député me permettrait-il une question? Pourrait-il nous dire quelle proportion de cette somme a été contribué par le gouvernement central sous forme de subventions à la construction navale? Le premier ministre de la province a-t-il jamais reconnu qu'un seul dollar provenait du Trésor fédéral?