

prix actuel à Puget Sound est de \$31. En somme, le baril canadien subira une hausse de \$13.45, soit 47 p. 100. Pour la gouverne de nos vis-à-vis, je devrais préciser où se trouve Puget Sound, car, interrogé l'autre jour, un fonctionnaire du ministère des Finances m'a demandé où cela se trouvait. Eh bien, c'est juste au sud de Vancouver. On devrait distribuer des cartes aux ministères afin que les fonctionnaires découvrent leur pays ainsi que les côtes avoisinantes.

M. Andre: Où est situé Vancouver?

M. Cook: Pour la gouverne du député de Calgary-Centre (M. Andre), Vancouver est situé à 800 milles à l'ouest de Calgary.

Par conséquent, la nouvelle taxe portera le prix des soutes à \$53.34 le baril. C'est-à-dire une hausse de \$18.95, soit 55 p. 100. Qu'arrivera-t-il quand ces nouvelles taxes entreront en vigueur le 1^{er} avril? Le gouvernement changera-t-il d'avis d'ici là? Toutes les industries tertiaires seront touchées, y compris les hôtels, les restaurants, les cales sèches et les débardeurs.

Je voudrais vous citer un exemple plus concret de ce qui se produit en ce moment. A l'heure actuelle, on trouve au large des côtes canadiennes quelque 40 bateaux de pêche polonais. Ils sont ravitaillés par le *Kusguby II*, un bateau-usine. A l'arrivée de ce bateau à Vancouver pour refaire le plein, on a annoncé les nouveaux prix du mazout. Aussitôt, le bateau quitta le port pour se rendre dans la baie Puget. Et de cette façon, le gouvernement fédéral a accusé une perte de \$500,000 en taxes. La Colombie-Britannique a accusé de son côté une perte de \$44,000 en taxe de vente provinciale.

Les Polonais à leur tour hésitent maintenant à nous dire s'ils comptent jamais revenir dans le port de Vancouver pour souter leurs navires. Les taxes et les différences de prix sont en train de miner l'industrie du mazoutage. Quelque cinq entreprises feront faillite car la plupart des bateaux iront désormais chez nos voisins du sud. Pourquoi feront-elles faillite? Pour la bonne et simple raison que le ministère des Transports, le ministère des Finances et le ministère de l'Énergie, des Mines et des Ressources n'arrivent pas à régler la question entre eux et qu'ils ne se rendent pas compte de ce qu'ils font à la côte ouest. Votre politique énergétique est un exemple des torts que vous faites à cette région du pays.

M. MacEachen: Qu'entendez-vous par «notre» politique énergétique?

M. Cook: C'est la vôtre, et non pas la mienne.

Le prix canadien courant du carburant diesel pour bateaux, fixé à \$34.39 le baril, est un autre exemple des bévues du gouvernement non seulement sur la côte ouest, mais également je le présume, sur la côte est. Dans la baie Puget le prix est en ce moment de \$42.81. Le gouvernement se propose de relever notre prix de 55 p. 100. Ainsi, le prix canadien sera de \$53.34, ce qui est passablement plus élevé que le prix exigé par nos voisins du sud. La taxe d'exportation est perçue quand un navire canadien a une destination étrangère, même s'il fait escale à d'autres ports. Cela signifie que nous perdrons 25 p. 100 des emplois dans les services maritimes et les services connexes. Ces chiffres ne comprennent pas les pertes que subiront également les entreprises de mouillage et d'entretien. Souriez tant que le cœur vous en dira, mais n'oubliez pas qu'il s'agit de quelque 2,000 emplois.

Les armateurs canadiens doivent soumissionner en concurrence avec des sociétés américaines. Ces dernières ont accès à

Politiques économiques

du carburant moins coûteux. Le remorquage du ciment de Gibsons Landing, en Colombie-Britannique, jusqu'à Adak, dans les îles Aléoutiennes, coûtera à une société canadienne \$58,000 de plus qu'à sa contrepartie américaine pour le même contrat et les mêmes services. La raison est la fichue taxe à l'exportation que le gouvernement ne devrait pas prélever dans ce cas. En plus de faire perdre des emplois aux Canadiens, elle coûte très cher aux habitants de la côte ouest. Je soupçonne que c'est la même chose sur la côte est.

M. Andre: Ce ne sont que des emplois en Colombie-Britannique

M. Cook: Ce sont des emplois en Colombie-Britannique. Je soupçonne que ce sont des emplois aussi à Halifax. Lorsque le gouvernement parle de cette mirobolante politique énergétique, il devrait en venir au fond du problème et en discuter avec les gens qui font des affaires dans ces régions-là, les petits entrepreneurs qui constituent l'épine dorsale du Canada et que le gouvernement est en train de détruire.

Je demanderais aux ministres compétents d'examiner ce qui se passe. Toute personne sensée verra bien que la taxe à l'exportation du pétrole, au niveau où elle est prélevée sur la côte ouest, éliminera toutes sortes d'emplois. Je suppose que cela importe peu au gouvernement puisque ses représentants sur la côte ouest ne lui ont pas encore signalé ces détails.

J'aimerais parler de certaines autres inconsciences du gouvernement. En fait, le gouvernement se moque éperdument de la situation économique du pays.

Une voix: Elle est mauvaise partout.

M. Cook: Elle est mauvaise partout. Pourquoi? A cause du gouvernement qui ne cherche pas à régler les problèmes qui préoccupent les Canadiens.

Prenons certains règlements du ministère des Pêches et des Océans. Sur la côte ouest, nous avons maintenant de nouveaux règlements pour la pêche sportive au saumon. Ils vont faire beaucoup de tort à l'industrie touristique de la Colombie-Britannique. Ils vont porter un dur coup aux petits centres de villégiature et aux propriétaires de bateaux qui guident les pêcheurs sportifs américains. Le gouvernement a interdit pendant quatre mois toute pêche sportive dans le détroit de Géorgie à compter de décembre prochain. Il a interdit d'ores et déjà les «downriggers» et il a fixé la limite à un saumon chinook par jour à compter du 1^{er} avril. Tout le monde désire protéger le saumon chinook sur la côte ouest, même les pêcheurs sportifs. Néanmoins, il doit y avoir une meilleure façon d'imposer ces règlements. Les autorités du ministère des Pêches pourraient consulter les associations de pêcheurs sportifs afin d'imposer des interdictions ou des limites qui ne soient pas ridicules.

Dans un autre domaine, permettez-moi de vous citer des chiffres qui ne manqueront pas de vous scandaliser. On peut réglementer la pêche sportive tant qu'on voudra, si le gouvernement n'intervient pas, il est impossible de faire respecter les règlements. En 1948, il y avait 109 garde-pêche sur la côte ouest. Il y avait alors environ 3,000 petites embarcations privées. Au dernier recensement, il y avait 204,404 barques, vedettes, hors-bord, voiliers et canots, sans oublier peut-être quelques baignoires. Combien d'inspecteurs faut-il pour surveiller environ 204,000 pêcheurs sportifs?