

En tant que député de Vancouver, je suis plus au courant des problèmes de transports par rail et par bateau que je ne le suis avec l'agriculture des Prairies. A ses débuts, Vancouver était un centre ferroviaire et une ville portuaire desservie par le chemin de fer. L'organisation et le développement du transport dans le sud de la province, c'est-à-dire dans la région de l'agglomération de Vancouver ont été compromis par la concurrence qui a mis aux prises chemins de fer, industries et gouvernements. Dans un mémoire adressé à la province de la Colombie-Britannique ainsi qu'aux gouvernements et aux chemins de fer locaux, la Lower Mainland Regional Planning Board a récemment protesté contre ces luttes dans les termes suivants:

● (5.20 p.m.)

Si les sociétés de chemins de fer ne veulent pas ou ne peuvent pas s'entendre pour établir pareil réseau intégré de services ferroviaires exploité conjointement, le gouvernement provincial et la province devraient prendre des mesures en vue d'établir un réseau ferroviaire terminus dans le sud de la province.

Le gouvernement de la Colombie-Britannique et le gouvernement fédéral ont chacun leur propre Conseil des ports, qui revendiquent la haute main et la juridiction sur le nouveau superport de Roberts Banks. Le Pacifique-Canadien et le National-Canadien ont coupé le port intérieur de Vancouver en deux zones de compétence qui se font une concurrence dérégulée. Le comité d'expansion du port de Vancouver, fondé pour orienter l'aménagement du port, se voit souvent exclu de travaux d'amélioration dans le domaine des transports dont il n'est pas au courant, notamment le pont de chemin de fer de Second Narrows, sur le point d'être terminé.

Le Conseil des ports nationaux est trop éloigné pour donner une orientation et une impulsion efficaces au port de Vancouver et aux autres installations de transport dans le sud de la province. Il y a longtemps que le Conseil aurait dû être remanié de fond en comble. Bien des gens qui s'intéressent à cette question estiment qu'un remaniement devrait comporter la création d'une société de la Couronne chargée des ports canadiens, mais appuyée d'un organisme autonome pour l'Ouest qui se chargerait de la planification et de l'administration aux niveaux régional et local.

Je ne veux pas m'étendre trop longtemps sur l'état actuel des transports. Mais je tiens à dire que certains problèmes exigent la participation du gouvernement fédéral. Quel sera le sort final du port intérieur de Vancouver? Recevra-t-il les navires à containers ou les grandes grues pour containers seront-elles installées à Roberts Bank? Que compte-t-on faire pour augmenter la capacité d'entreposage de céréales du port en vue d'alléger le

fardeau du réseau ferroviaire? Quel sera l'avenir du port de New Westminster, coincé entre les ambitions opposées du port intérieur et de Roberts Bank? Qu'est-ce qu'on fera pour régler le conflit des compétences fédérale et provinciale et des ambitions des cinq sociétés ferroviaires qui desservent le sud de la province et les ports?

Encore au sujet du transport, j'aimerais soulever une question qui intéresse vivement les citoyens de l'Alberta et de la Colombie-Britannique. Le 5 juin, le secrétaire d'État aux Affaires extérieures (M. Sharp) a annoncé à la Chambre qu'un sous-comité de la Chambre des représentants des États-Unis se rendrait à Calgary le 19 juin pour discuter du revêtement de la route de l'Alaska avec des hommes d'affaires et des fonctionnaires locaux. Cette route relève du ministre des Travaux publics (M. Laing). Elle relevait antérieurement des forces armées. Ce n'est pas une route provinciale. Pendant des années, les gens de l'Ouest ont exhorté le gouvernement fédéral à mettre en œuvre un programme annuel de revêtement et d'amélioration de cette route. Pour parer aux pressions locales, le gouvernement a fait faire deux enquêtes, une par le Stanford Research Institute, qui avait signalé que la route ne serait pas très rentable, et une autre par le ministère des Travaux publics qui avait indiqué que les travaux techniques seraient difficiles et coûteux.

Si sir John A. Macdonald avait mené quelques enquêtes de ce genre, il aurait pu prouver sans l'ombre d'un doute, que le Pacifique-Canadien n'aurait jamais dû construire son réseau ferroviaire. Je demande aux députés, qu'ils connaissent bien ou pas du tout ce problème, ce que nous risquons de perdre en construisant, en entretenant et en améliorant une autoroute qui relie deux provinces avec les Territoires et avec l'Alaska et qui relie aussi le Canada aux États-Unis et qui, de plus, ouvre une vaste région où l'on découvre constamment de nouvelles ressources minérales. Je demande donc au gouvernement de songer, dans le cadre de ses objectifs, à un programme de revêtement de la route de l'Alaska afin d'accomplir nous-mêmes cette tâche au lieu de demander aux États-Unis de le faire pour nous, car, si nous l'accomplissons nous-mêmes, nous pourrions en retirer de grands avantages.

Dans nos négociations avec les autorités américaines au sujet de l'Alaska et des communications entre Washington et l'Alaska, il ne faudrait jamais oublier l'enclave de l'Alaska, qui ferme l'accès à la mer aux entrepreneurs canadiens du Nord de la Colombie-Britannique et du Yukon. Pour être avantageuse à l'Alaska et à Washington toute entreprise devrait s'accompagner de négocia-