

personnes de faire partie de l'administration portuaire et ils ont carrément refusé. Ils ont souligné qu'il ne leur serait guère possible de diriger une entreprise importante qui les obligerait à prendre des décisions au sujet de leurs propres concurrents. Il pourrait aussi y avoir conflit d'intérêts avec les représentants ouvriers dans une décision entre la bonne administration du port en question et les exigences des syndiqués. Les conflits d'intérêts pourraient facilement occasionner des dommages au port en cause. A la place des intérêts nationaux, les autorités du port pourraient facilement mettre en cause alors leurs propres intérêts, suivant en cela l'attitude des commissions locales.

Par conséquent, ce dont nous avons besoin et qui n'a pas été mentionné par le ministre des Transports—bien que des membres aient été nommés aux postes d'autorité des ports de Montréal, Halifax, Saint-Jean, Terre-Neuve, Saint-Jean Nouveau-Brunswick, Québec, Trois-Rivières, Churchill, au Manitoba, et Vancouver—ce sont des contrôles gouvernementaux. Le ministre des Transports doit imposer des contrôles quant à l'influence du Conseil national des ports sur le ministère des Transports et sur le Conseil des ports nationaux. Il doit aussi décider qui aura la responsabilité de déterminer la politique et la coordination des activités dans les divers ports. Ces contrôles sont essentiels pour que le résultat soit juste envers tous les intéressés dans toutes les régions du pays.

Quelles sont les perspectives à long terme, monsieur l'Orateur? Un important problème qui touche Montréal à long terme, aussi bien qu'à court terme, consiste en son manque d'administration compétente. L'autorité portuaire récemment établie, dans sa forme actuelle, ne laisse guère prévoir d'améliorations sur l'administration précédente du Conseil des ports nationaux. Et pourtant, l'avenir du port de Montréal dépend d'une planification et d'une définition des objectifs adéquates. En outre, il est important que l'établissement de ces objectifs se fasse dans le cadre d'une politique offrant à la nation de vastes moyens de transport, qui traduise de façon réaliste le potentiel de Montréal au sein d'un système national intégré.

L'avenir de l'expédition est au transport par conteneurs. Pour que le transport océanique par conteneurs soit rentable et efficace, il faut que le transport des conteneurs par voie terrestre et les terminus puissent répondre à une plus grande demande. Voici ce qu'en dit M. R. R. Cope, vice-président de la direction de la recherche au ministère des Transports:

Le facteur critique qui influencera la circulation des conteneurs entre les municipalités de l'Atlantique et les ports d'outre-mer en passant par les ports du Saint-Laurent et de l'Atlantique, sera l'adaptation des sociétés de transport terrestre à fournir un bon service aux navires transporteurs de conteneurs.

En ce qui a trait aux augmentations sensibles du trafic des conteneurs, l'avenir du port de Montréal n'est pas reluisant. Ses possibilités sont limitées par l'espace compris entre le fleuve et les voies ferrées. L'espace est restreint et il n'existe pas de projets d'expansion future qui permettraient un déchargement rapide de grandes quantités de conteneurs. De plus, la proximité du port au centre-ville gêne l'accessibilité rapide et facile des trains et camions au port. Pour que le transport terre-eau soit efficace, il faut que les véhicules chargés puissent se rendre facilement aux routes ferroviaires et terrestres.

Il faut étudier sérieusement l'orientation du développement futur du port de Montréal. Il est très important d'étudier les possibilités du port en tenant compte des objectifs nationaux. Si un port de la côte ouest, comme

celui d'Halifax, se prête plus favorablement à jouer le rôle de terminus principal des conteneurs pour l'Est du Canada, il faudrait alors cesser de rêver de faire de Montréal le plus important terminus de conteneurs du Canada. Il faut évaluer le rôle futur du port selon les possibilités mais, comme on l'a bien souligné, en tenant compte des futures options quant aux méthodes de transport qui toucheront le pays tout entier.

Pour dire plus précisément comment ce fait touche le pays tout entier, je me demande comment il porte atteinte à l'agriculture. La situation est très sérieusement préjudiciable à l'agriculture particulièrement à la Saskatchewan, une grande productrice de grain qui compte sur les grands ports pour le transport du grain vers les marchés mondiaux. Notre parti, en s'enquerrant hier auprès des fonctionnaires de la Commission canadienne du blé, a constaté que la Commission de même que tous les représentants du commerce des grains et des organismes agricoles au Canada manifestent la plus vive inquiétude par suite de la diminution des expéditions de céréales du port de Montréal. Le gouvernement ne peut calmer sa conscience en prétendant que les céréales seront acheminées par d'autres ports. Chose certaine, ces ports sont exploités à pleine capacité dans la plupart des cas et on ne peut s'attendre qu'ils soient en mesure de manipuler d'énormes quantités supplémentaires de céréales. Cela signifie un retard des livraisons, peut-être la perte de certains marchés pour nos clients et une baisse directe du revenu du cultivateur.

N'empêche que le seul espoir qu'ont même nos céréaliers les plus importants de l'Ouest est d'obtenir une récolte abondante par acre et de l'écouler grâce à un contingent plus élevé pour l'année, compte tenu du fait que nos cultivateurs touchent actuellement un prix beaucoup plus faible par boisseau pour toutes leurs céréales. Je voudrais appuyer à nouveau sur les paroles que prononçait le député de Lisgar (M. Murta) il y a quelques minutes, lorsqu'il a déclaré que par suite de la grève des débardeurs au port de Montréal, il est parfaitement évident que le gouvernement devrait prendre immédiatement des mesures afin d'agrandir les installations pour la manutention des céréales aux ports de Churchill et de Vancouver.

M. l'Orateur: A l'ordre. Je dois interrompre le député pour lui signaler que son temps de parole est écoulé.

[Français]

M. Ian Watson (secrétaire parlementaire du ministre du Revenu national): Monsieur le président, en ma qualité de député de la région de Montréal, représentant une circonscription qui traverse la Voie Maritime du Saint-Laurent, je m'intéresse beaucoup à la prospérité du port de Montréal, comme le font d'ailleurs plusieurs de mes concitoyens de la rive sud de Montréal.

[Traduction]

Un certain nombre d'éléments que nous ne connaissons tous que trop bien se sont conjugués ces dernières années pour nous faire douter, sinon de l'avenir, du moins de la grandeur future de Montréal, qui s'ouvre pourtant sur les Grands lacs, cœur de l'industrie nord-américaine. Au cœur des terres agricoles les plus riches du Québec, pouvant accéder facilement à d'abondantes ressources minérales, et doté de l'un des panoramas les plus agréables du monde, Montréal attire une population énergique et cosmopolite qui lui confère un caractère et une mentalité incomparables. Abondamment pourvu de richesses humaines et matérielles, Montréal est certes appelé à