

Le Conseil des ports nationaux maintiendra son appui à d'autres initiatives de nature à perfectionner les installations de manutention de matériel en vrac et de marchandises en général dans le port de Prince-Rupert. Selon ses prévisions pour l'année financière 1972-1973, le Conseil prévoit dépenser \$5 millions dans ce port.

La Chambre ne demeurera pas indifférente au fait que le Conseil s'est installé des bureaux à Winnipeg pour répondre aux besoins de l'Ouest du Canada. Les envois de grains, de marchandises en vrac et de marchandises en général ont à ce point augmenté qu'il faut absolument coordonner les moyens de transport et les installations de transbordement. Les nouveaux bureaux de Winnipeg devraient contribuer à régulariser le flot des marchandises acheminées par les ports de Vancouver, de Prince-Rupert, de Churchill et de Thunder Bay.

M. J. H. Horner (Crowfoot): Monsieur l'Orateur, les députés de ce côté-ci de la Chambre accueillent avec satisfaction cette annonce, mais nous nous demandons pourquoi on a pris tellement de temps . . .

Des voix: Oh, oh!

M. Horner: . . . à reconnaître l'importance de Prince-Rupert. Nous savons fort bien que le premier ministre a voyagé dans les pays qui longent le Pacifique il y a quelques années et avait alors suggéré qu'il conviendrait d'activer notre commerce avec cette région. Prince-Rupert est beaucoup plus près du Japon et de la Chine que Vancouver et, par conséquent, il est tout naturel d'expédier de ce port les marchandises destinées à ces pays.

Nous réservons notre jugement définitif au sujet de la politique du gouvernement et de cette dépense afin de constater comment le gouvernement s'y prendra. Il y a quelques années, des fonds avaient été attribués au Conseil des ports nationaux pour l'aménagement du port de Vancouver, mais le Conseil n'avait pas utilisé tous les fonds alloués à cette fin. Il est difficile de dire actuellement si ce montant de 5 millions pour Prince-Rupert sera dépensé de façon appropriée. Il n'y a là que deux quais, dont l'un seulement peut servir à la manutention du grain. En outre, il faut également tenir compte dans ce port du problème du ressac. Nous espérons que des fonds seront attribués pour corriger ce problème, et nous espérons certes que les installations de manutention des céréales seront agrandies.

Quand le ministre préconise l'amélioration des installations de cargaison en vrac et de cargaison mixte, nous en convenons sûrement car les navires doivent mouiller à Prince-Rupert avec un chargement et quitter aussi le port avec un chargement. Une partie du problème a toujours été d'amener les cargos à se servir du port de Prince-Rupert. L'accès par voie ferrée à Edmonton ainsi qu'aux régions septentrionales des Prairies est beaucoup plus rapproché de Prince-Rupert, et nous avons ainsi toujours considéré Prince-Rupert comme un port de valeur auquel il faudrait donner de l'expansion.

Nous accueillons avec plaisir cette première initiative du gouvernement mais nous contrôlerons soigneusement les dépenses pour nous assurer que ce port se révélera l'immense atout qu'il devrait être, surtout pour l'économie céréalière des régions septentrionales des Prairies et celle de l'ensemble des Prairies.

M. Frank Howard (Skeena): Monsieur l'Orateur, je m'abstiendrai de mentionner les difficultés que nous avons éprouvées quand nous avons tenté de doubler la

capacité des entrepôts de céréales à Prince-Rupert entre 1958 et 1962.

Des voix: Oh, oh!

M. Howard (Skeena): C'est une nouvelle que nous avons attendue non pas des mois, comme cela semblerait le cas, mais vraiment depuis 1919 alors que le regretté Mackenzie King visitait Prince-Rupert et prenait ces engagements. A vrai dire, monsieur l'Orateur, tout le monde se préoccupait de cette question depuis longtemps à Prince-Rupert et dans la région environnante, et voilà certes une annonce que nous accueillons favorablement de la part du ministre. Nous anticipons avec plaisir l'établissement de l'administration portuaire, l'entrée en action du Conseil des ports nationaux, et l'aménagement du port pour des raisons évidentes, savoir, les expéditions, de grain en particulier, qui se feront à destination et en provenance du port de Prince-Rupert, décongestionnant ainsi d'autres ports et réglant des problèmes dans d'autres régions du pays.

Jusqu'ici, un membre du Conseil des ports nationaux, M. Bill Raithie, a servi d'agent de liaison entre les gouvernements fédéral et provincial relativement à la cession des terrains. J'espère, soit dit sans vouloir porter atteinte à sa réputation, que M. Raithie interviendra le moins possible dans les affaires de Prince-Rupert au nom du Conseil des ports nationaux, car il est président de l'administration du port de Vancouver, et je crois qu'il y aurait possibilité de conflit d'intérêts.

En ce qui concerne la mise en place de l'administration du port de Prince-Rupert, j'espère que le ministre l'étendra au-delà des limites de la ville pour comprendre les habitants de la collectivité organisée de Port Edward.

J'ignore ce qu'entend le ministre par vastes installations modernes de transbordement des céréales à Prince-Rupert. Nous y avons maintenant des entrepôts pour 2 millions et demi de boisseaux, à peu de chose près. A mon avis, le ministre, ou la Commission des ports nationaux, ou quiconque va être chargé de la question, devrait envisager des entrepôts d'une capacité de 10 millions de boisseaux et l'installation d'un système de bascule qui permettrait l'entrée et le déchargement rapide des wagons couverts chargés de grain nettoyé avec un minimum de difficultés, pour une utilisation maximale du port.

Il s'ensuivra, je l'espère, une utilisation accrue des installations du Canadien National à l'entrée et à la sortie du port de Prince-Rupert. Et ensuite, même si les services du CN ne sont pas mis à plus grande contribution, le Canadien National, de concert avec la Colombie-Britannique—s'ils réussissent à conclure une entente, ou de sa propre initiative autrement—devrait, je pense, aménager des remises pour abriter de la neige en aval de la rivière Skeena car, à cette époque-ci de l'année et au début de l'hiver, aucun convoi ne peut, à cause des avalanches, entrer dans cette région et en sortir pendant des périodes d'une semaine, de dix jours et parfois de deux semaines. De telles remises remédieraient en partie à la situation.

Je ne voudrais pas que ce nouveau port que l'on vient d'aménager serve simplement de sortie aux matières premières ou quasi-premières car, monsieur l'Orateur, plus nous exporterons ces produits à l'étranger, plus nous exporterons d'emplois aussi et plus nous fournirons de travail aux ouvriers des industries de fabrication des autres pays. Je préférerais que nous donnions plus d'ampleur à nos entreprises de production, de transformation des matières premières en produits utilisables afin d'ex-