

nous ont conduits à l'étape actuelle. Je prends une fois de plus que c'est regrettable.

Je voudrais encore parler d'un ou deux domaines touchant principalement les installations du port d'Halifax. Le ministre ne connaît que trop les problèmes que le port d'Halifax connus au cours de la saison de navigation de 1964-1965 à la suite de l'exiguïté des installations, de l'encombrement, de l'impossibilité pour le port de recevoir comme il faut tous les navires. C'est incidemment qu'on s'en est aperçu; nous ne nous attendions pas aux grèves et aux mauvaises conditions atmosphériques qui ont détourné les navires de notre côté. Il est vrai que les choses se sont arrangées pendant la dernière saison de navigation et que la nomination d'un coordinateur au Conseil des ports nationaux s'est révélée très efficace. J'espère que l'aide apportée par le projet de loi au fonctionnement interne du Conseil des ports nationaux pourra être étendue directement aux ports proprement dits.

Cette année, le port d'Halifax ne semble pas trop encombré; mais l'expérience de la saison 1964-1965 a fait ressortir la nécessité, comme je l'ai signalé plus tôt, d'études d'ensemble du port en vue d'établir une formule efficace d'utilisation du terrain et des quais, non seulement pour Halifax, mais encore pour Dartmouth et le bassin même. Les avantages économiques manifestes nous rendent conscients de la nécessité de maintenir dans un même bloc bien intégré les édifices de la douane, les pilotes, les courtiers maritimes et ceux qui s'occupent du mouvement d'arrivée et de départ des navires. Il est temps que le ministre et son ministre envisagent sérieusement un programme général d'expansion et d'utilisation des aménagements que nous avons à Halifax.

Autrefois, nos saisons de navigation suivaient un modèle traditionnel. Notre port a reçu des navires de 7,000, 8,000, 10,000, 15,000 et 16,000 tonnes de port en lourd, types classiques que l'on voit, dans mille tableaux, amarqués dans les ports du monde entier. Mais, monsieur le président, ce temps-là est révolu. L'utilisation traditionnelle de petits bâtiments économiques de 8,000 et de 10,000 tonnes servant au transbordement de cargaisons de marchandises en vrac et de grandes cargaisons de marchandises diverses est en voie rapide de disparition.

Au commencement du mois, à Halifax où il prenait la parole à l'occasion de la journée des ports de l'Atlantique, le ministre a exposé—en la gazant quelque peu—une politique, qui, sans les enchanter, a néanmoins rallié les habitants d'Halifax et de Saint-Jean. Nous savons—et l'admonition du ministre était bien acceptable—qu'Halifax devra, pour survivre, faire des innovations et des changements, ac-

cepter de nouvelles formes de manutention des marchandises et adopter l'emploi de containers et de wagons spéciaux, faire du transport en vrac et employer des trains «intégraux». Toutes ces choses...

M. le président: A l'ordre. Je dois informer le député que son temps de parole est écoulé. Le comité...

L'hon. M. Pickersgill: Monsieur le président, je pense qu'il ne reste plus qu'un paragraphe au représentant et que nous devrions l'entendre.

M. Forrestall: Je terminerai en disant que nous en serons bientôt à l'ère des navires de 100,000 tonnes, voire de 300,000 tonnes. On ne peut nier les avantages de ce genre de navires. A ma connaissance, aucun port, à l'exception peut-être de Portland (Maine), qui s'occupe d'opérations en eau profonde et qui est aménagé, en tout ou en partie, entre la bonne province du ministre et la Floride, n'a les aménagements et les avantages naturels que nous avons pour ce qui est de l'eau profonde dans le port d'Halifax.

● (5.20 p.m.)

Si le projet de loi dont nous sommes saisis et la politique générale qu'il comporte ne préconisent pas ce concept de façon pratique, nous perdrons les avantages que ce port pourrait nous donner sur les ports américains. Les États-Unis s'empareront de ce domaine et construiront des ports répondant aux besoins du genre de navigation dont j'ai parlé. Nous savons qu'il faudra des capitaux considérables et même énormes. Il faudra modifier les quais, et entasser la terre acquise et la terre prise sur l'eau afin d'aménager de grandes installations portuaires. Si nous ne le faisons pas, un autre port, probablement dans un autre pays, entreprendra ces travaux et en récoltera les bénéfices. Le ministre, j'espère, fera tout son possible pour encourager les programmes ou les politiques visant à aménager le port d'Halifax de façon à répondre au besoins du genre de navigation dont j'ai parlé. Si le ministre s'y engage, nous lui permettrons de faire déblayer régulièrement les chenaux maritimes jusqu'à Montréal. Au lieu d'aller ailleurs lorsqu'il nous quittera, le ministre pourrait peut-être songer à diriger la commission en question. Nous serions très heureux qu'un de ses membres soit originaire des provinces Maritimes.

L'hon. M. Hamilton: Monsieur le président, premièrement, j'aimerais dire que je suis heureux de voir le ministre à son siège. Mes remarques s'adressent presque exclusivement à lui, parce que, d'après moi, il représente