

à Vancouver d'un tunnel et d'un pont d'accès à la rive nord. Représentant de la rive nord au Parlement, je suis entièrement en faveur de l'entreprise. Nous en avons besoin depuis longtemps, mais on aurait certainement dû soumettre ce projet au comité d'aménagement du port de Vancouver avant de l'annoncer en détail aux journaux et au grand public.

• (5.10 p.m.)

A mon avis, le National-Canadien ferait bien de collaborer à tous égards avec un organisme consultatif du gouvernement fédéral, comme ce comité du port de Vancouver, qui, j'en suis sûr, contribuera à mettre au point un efficace programme à long terme, qui permettra au public, et, en tout cas à certains membres du Parlement comme moi de mieux comprendre les aménagements en cours dans le port de Vancouver et les mesures correctives qui peuvent être prises en cas de difficultés.

Le National-Canadien est en train de construire un tunnel dont le prix s'élève à \$12 millions de dollars, et un pont d'environ 9 millions de dollars, qui s'élancera jusqu'à Vancouver-Nord. Ces projets permettront au National-Canadien d'entrer de plein droit dans le port de Vancouver sans emprunter les rails du Pacifique-Canadien. Le National-Canadien aura la monopole de l'exploitation sur la côte nord à Vancouver. Comme bon nombre d'entre vous le savent, le Pacifique-Canadien a la haute main sur la côte du sud. D'aucuns se sont élevés énergiquement contre le fait que le Pacifique-Canadien semble avoir des droits acquis, dont il est très difficile de ne pas tenir compte parfois, mais il exerce sa domination sur la côte sud. Le National-Canadien a une belle occasion de desservir la côte nord, en raison de la profondeur de l'eau, et ainsi de suite. Je puis vous assurer que la longueur de la côte s'y prête tout autant. Nos deux chemins de fer nationaux vont enfin avoir accès au port de Vancouver grâce à leurs propres rails conduisant directement aux navires. Ces opérations seront très efficaces d'ici deux ou trois ans.

Je ne parlerais pas de pont routier, sauf que le gouvernement fédéral n'a pas payé un seul sou pour la construction de ponts routiers dans le port de Vancouver. On a quelque peu discuté d'un deuxième pont sur le détroit mais le premier pont sur le détroit a été construit par une entreprise privée et le gouvernement de la Colombie-Britannique l'a repris il y a quelques années. Le gouvernement de la Colombie-Britannique a construit le second pont du détroit, les travaux ont commencé en 1957, comme pont de péage. Les ponts de péage sont exclus par définition de la route transcanadienne. Le

gouvernement de Colombie-Britannique savait pleinement ce qui en découlerait lorsqu'il a décidé de construire un pont de péage à six voies qui ferait ses frais. C'était, de l'avis du gouvernement, la meilleure chose à faire et il l'a faite. Mais cette disposition empêchera toujours le gouvernement fédéral de participer au coût de la construction de ce pont, à moins de modifier la loi sur la route transcanadienne, et pourtant, ce pont fait partie intégrante de la route transcanadienne.

Je signale ce fait, car en consultant les rapports du Conseil des ports nationaux—je veux parler plus particulièrement du dernier rapport qui vise l'année 1964—après la comptabilité habituelle au sujet de l'actif et du passif, je trouve un état concernant les profits et pertes du port de Montréal. Cette perte s'élève à 1 million par année. A la page suivante, il est question du pont Jacques-Cartier à Montréal. C'était autrefois un pont à péage, mais le gouvernement précédent a aboli les droits de péage tout juste avant les élections de 1962. Ces droits ont été supprimés bien avant que le coût du pont ait été amorti de sorte que le contribuable canadien paie ce pont d'une valeur comptable de 24 millions et essuie une perte nette en 1964 de \$683,239.

Dans la page suivante, il est question du pont Champlain d'une valeur comptable de 37 millions qui a accusé une perte nette de \$1,713,471 pour l'année 1964. En somme, la situation à Montréal, en ce qui concerne le contribuable fédéral, ne comporte pas seulement une perte d'un million pour le port lui-même, mais aussi une perte de près de 2 millions et demi par année à l'égard des ponts.

Il nous faut un autre pont dans le port de Vancouver. Un de ces jours il va nous falloir nous adresser aux autorités fédérales, car le Conseil des ports nationaux a un droit de veto sur l'emplacement d'un tel pont. Il doit être placé de manière à ne pas nuire aux navires qui entrent dans le port ou qui en sortent. On doit aussi l'aménager en un lieu où l'aménagement du port répond à toutes les exigences quant aux installations qu'il faut aux endroits qu'il faut. J'espère et je compte que le gouvernement fédéral participera au financement d'un tel pont et que nous pourrions, grâce à l'initiative de la province de la Colombie-Britannique, ainsi qu'à l'aide fédérale accordée au programme d'urbanisme et le reste, voir à aménager une autoroute sans péage qui traverserait le centre de la ville de Vancouver. Avec l'aide du Conseil des ports nationaux pour ce qui est de l'autoroute sans péage, nous commencerons également à régler nos problèmes de transport terrestre.