

britannique en vue de rejeter la loi et de s'engager dans une guerre totale contre la Colombie-Britannique, car après tout monsieur le ministre, nous avons raison dans cette affaire.

**L'hon. J. W. Pickersgill (ministre des Transports):** Monsieur l'Orateur, je remercie le représentant de la leçon d'étiquette de sa part que, j'accepte sans peine. Rien ne me ferait plus plaisir que d'obtenir la collaboration du gouvernement de la Colombie-Britannique ou du gouvernement de toute autre province maritime en ce qui concerne l'aménagement de nos ports.

Lorsque, le 10 novembre dernier, j'ai annoncé à Vancouver que la partie du port de Vancouver qui relève de la Commission des ports nationaux serait étendue au Sud à partir des limites actuelles du port de Vancouver jusqu'à la frontière internationale, j'en avais informé auparavant le premier ministre de la Colombie-Britannique, tout simplement par courtoisie. Il m'a alors demandé si nous allions collaborer aux projets de la province. Je lui ai répondu que tant que ces projets seraient dans l'intérêt national, nous serions fort heureux de le faire. Je lui ai donné cette assurance en exprimant l'espoir que la collaboration serait réciproque.

J'ai ajouté, monsieur l'Orateur, que le gouvernement se proposait d'amorcer sur-le-champ un plan à long terme pour l'aménagement d'installations portuaires qui seraient requises pour l'expédition de marchandises à travers la partie inférieure de la province lorsque l'anse de Burrard et le Fraser ne pourraient plus suffire au trafic. Je lui ai signalé qu'il y avait encore beaucoup d'espace à aménager dans l'anse de Burrard et le Fraser, mais qu'il ne fallait pas retarder la planification à long terme.

J'ai aussi signalé que le Conseil des ports nationaux avait déjà commencé des études économiques en vue de prévoir la nature et le volume des marchandises expédiées par bateau jusqu'en 1976 et les tendances prévisibles jusqu'en 1986. En plus des études économiques, j'ai dit que des relevés techniques seraient aussi nécessaires. Tout juste la semaine dernière, monsieur l'Orateur, le gouvernement autorisait le Conseil des ports nationaux à retenir les services de la société Swan Wooster afin d'établir les plans des aménagements portuaires futurs entre Point Grey et

la frontière internationale, en tenant compte de tous les types de cargo possibles ainsi que des aménagements existants et futurs projetés dans l'anse de Burrard. Cette étude doit porter sur les possibilités de réalisation, l'aspect économique, l'aspect technique et la chronologie des travaux; elle doit tenir compte de toutes les conclusions des trois études entreprises dans le domaine économique. La société Swan Wooster a été avertie hier matin que l'étude avait été approuvée et devrait être entreprise sur-le-champ.

Toute cette planification s'effectue en plus des très vastes aménagements qui se poursuivent dans le port de Vancouver, loin d'être utilisé à plein rendement. Les installations portuaires des basses terres peuvent recevoir déjà la majeure partie du trafic d'exportation outre-mer d'un tiers du Canada. Ces installations portuaires constituent un atout national essentiel qui doit être aménagé dans l'intérêt du Canada en général par le gouvernement national à qui en revient exclusivement la responsabilité constitutionnelle.

Inutile d'ajouter que nous nous réjouissons —et je le souligne— de la collaboration des autorités provinciales et municipales et celle des intérêts privés, mais cette collaboration entraîne évidemment certaines consultations et non des mesures unilatérales sans avis préalable d'un gouvernement qui ne possède pas de responsabilité constitutionnelle.

Pour ce qui est du nord de la Colombie-Britannique, je partage l'avis de l'honorable député: il faudra faire un plus grand usage de Prince-Rupert, Kitimat, et probablement de Bella Coola et de Stewart, avec les années. A mon avis, c'est à Prince-Rupert et à Kitimat qu'il faudrait d'abord songer à construire les installations nécessaires. Il est évident que Prince-Rupert étant le point le plus rapproché de l'Orient, on pourra en tirer avant la fin du siècle tous les avantages qu'on y prévoyait lors de la construction du Transcontinental et du Grand-Tronc-Pacifique au début du siècle. Cela représente un engagement national que doit respecter le gouvernement national dans l'intérêt de la nation. Ce faisant, nous ferons bon accueil à toute offre de coopération des autorités locales et provinciales et de tous ceux dont les intérêts sont en cause.

(La motion est adoptée et la séance est levée à 10 h. 30.)