

qu'il est souhaitable d'éclaircir la situation aussi rapidement que possible.

Après avoir examiné nos dossiers relatifs à cette affaire et en avoir discuté avec M. Pearson et M. Bryce, nous n'avons aucune raison de croire qu'ils ont dit aux représentants de la Commercial Cable Company quelque chose qu'ils n'avaient pas le droit de leur faire savoir concernant leur demande de droit de mouillage au Canada pour un câble devant être utilisé en partie à des fins de défense et en partie à des fins commerciales. L'étude de leur demande a pris plusieurs mois comportant bon nombre de questions de droit et de politique. La société a présenté de nombreuses instances selon lesquelles leurs droits juridiques rendaient inutile un tel retard. Leurs tentatives en vue de recevoir l'approbation sans condition de leur demande n'ont pas réussi.

LES PORTS—MONTRÉAL—L'ORDRE DE PRIORITÉ DU PROGRAMME PORTUAIRE

M. Warren Allmand (Notre-Dame-de-Grâce): Monsieur l'Orateur, j'ai posé au ministre cet après-midi une question sur un rapport spécial préparé par son ministère et qui recommanderait d'accorder la priorité au développement des ports de Halifax, de Québec et de Vancouver. Les députés de Sainte-Marie (M. Valade) et de Laprairie (M. Watson) ont posé des questions semblables. Nous représentons tous trois la région de Montréal. Nous avons posé ces questions parce que nous nous préoccupons vivement du port de Montréal. Nous voudrions avoir plus de précisions sur ce rapport spécial.

Préconise-t-il en réalité d'accorder la priorité au développement des ports de Halifax, de Québec et de Vancouver de préférence au port de Montréal et d'ailleurs? Signifie-t-il que le gouvernement songe à se concentrer sur le développement de ces trois ports à l'exclusion de celui de Montréal? Quels sont en réalité les détails de ce rapport et le gouvernement l'a-t-il accepté comme sa politique?

Je signalerais, monsieur l'Orateur, que le port de Montréal est l'une des clés les plus importantes de toute l'économie montréalaise. Historiquement, la ville de Montréal est devenue un grand centre commercial grâce à son port et au réseau de transport qui rayonne autour d'elle. Les transports sont l'industrie principale de Montréal, et à la base on trouve le port et les affaires maritimes. Si celles-ci devaient continuer de fléchir, ou diminuer d'importance, de quelque façon que ce soit, le cœur même de l'économie de Montréal en serait atteint.

Pendant des années, Montréal a occupé le premier rang comme port au Canada. C'est lui qui avait le tonnage le plus élevé, le plus de circulation. De 1936 à 1967, le port de Montréal rapportait au Conseil des ports nationaux 75 p. 100 de son revenu. En 1969, Montréal atteignait les 20,538,174 tonnes de cargaison comparativement à 10,553,997 pour Halifax et 7,439,871 tonnes pour la ville de Québec. Montréal avait un actif de 186 millions de dollars, alors que celui de Halifax et de Québec s'établissait à 46 millions de dollars respectivement. Le port de Montréal apporte 150 millions de dollars par année à l'économie locale.

Je n'arrive pas à comprendre pourquoi on voudrait délaissier les installations remarquables qui existent déjà à Montréal, qui sont à proximité d'un grand marché et

[L'hon. M. Sharp.]

d'un centre industriel, que desservent des transports auxiliaires et dont les antécédents sont extraordinaires.

Il est vrai que le port de Montréal a eu des problèmes de syndicalisme, de productivité et de vol, mais la plupart sont en voie de solution. La campagne contre le vol a produit une grande amélioration, et les pertes sont beaucoup moins considérables. On prend des mesures pour résoudre le problème syndical, et nous prévoyons d'autres améliorations, grâce à la formation récente d'une association des employés maritimes.

Il faut maintenant faire confiance au port de Montréal, et non exprimer des doutes à son sujet. Nous avons besoin avant tout d'un acte de foi du gouvernement, qui est censé représenter l'intérêt public. Encore une fois, le port de Montréal est le fondement de l'économie de cette ville. Pour assurer son succès, les efforts concertés de tous les intéressés sont indispensables. Nous nous inquiétons à propos du rapport spécial du ministère des Travaux publics, et je voudrais que le ministre réponde à mes questions à ce sujet ce soir.

L'hon. Arthur Laing (ministre des Travaux publics): La question de mon honorable ami se rapporte à une déclaration que j'ai faite en Nouvelle-Écosse et dans laquelle j'ai exprimé un optimisme résolu quant à l'avenir des ports de la côte de l'Atlantique, qui devraient attirer et garder une partie croissante du trafic canadien. Mon opinion se fonde sur deux faits. En premier lieu, les réductions tarifaires de la négociation Kennedy qui, à mon avis, nous ouvrirons de nouveaux débouchés aux États-Unis par la voie des Maritimes, et, deuxièmement, le fait que nous sommes un pays d'exportation qui vend à l'étranger environ 29 p. 100 de sa production; nous devons nous associer à la communauté économique européenne, quelle que soit sa forme. Je crois que les ports de l'Atlantique en profiteront.

Je me suis montré optimiste quant au port de Halifax et j'ai mentionné le progrès de Saint-Jean, au Nouveau-Brunswick. Ces remarques ont été considérées dans certains milieux, et apparemment aussi par mon honorable ami, comme moins encourageantes pour Montréal. D'après le député, Montréal a besoin d'encouragement et non pas d'un manque de confiance. Monsieur l'Orateur, lors du discours que j'ai prononcé en Nouvelle-Écosse, je n'ai pas mentionné Montréal une seule fois. Je n'ai pas mentionné le Saint-Laurent et dire que j'ai exprimé un manque de confiance qui nuit à la réputation de Montréal est certes une exagération.

Ne puis-je contempler avec enthousiasme le développement de certains ports, que nous avons construits en partie nous-mêmes, par exemple, Port Hawkesbury qui peut recevoir certains des plus gros navires du monde, sans en même temps être accusé de dénigrer d'autres ports que je n'ai pas mentionnés? Si l'on choisit de parler de certains ports, est-il nécessaire d'énumérer aussi tous les autres ports pour qu'ils soient aussi mentionnés de façon précise?

On a parlé dans les media et ailleurs des critiques que je suis censé avoir exprimées sur Montréal. Je n'ai fait absolument aucune critique. Le rapport dont j'ai parlé a été remis à mon ministère en 1969 par la société Gibb, Albery et Partners de Toronto. Il portait sur l'énergie