

Je voudrais comparer brièvement les droits d'amarrage imposés aux États-Unis et à Vancouver. En général, ils sont plus élevés de 15, 20 et même 25 p. 100. Autrement dit, les droits du port de Vancouver sont inférieurs à ceux de Montréal et de la côte ouest des États-Unis. Nous n'avons donc pas d'excuses à faire à quiconque sur la manière dont nos droits sont perçus dans le port de Vancouver.

Je voudrais maintenant dire un mot de la planification. J'ai mentionné que le Conseil des ports nationaux occupe à Vancouver, environ un tiers du bord de l'eau, l'entreprise privée en occupe une grande partie, et les terres des Indiens sont progressivement louées à bail à des sociétés privées qui les utilisent comme usines de chargement en vrac, nouveaux élévateurs à céréales et ainsi de suite. Jusqu'à ces dernières années, disons trois ans, l'autorité compétente du port de Vancouver exploitait ses affaires à sa guise, de façon générale, et même si elle s'efforçait de répondre aux demandes des municipalités avoisinantes, elle le faisait toujours de façon particulière. Ses relations avec les chemins de fer et les diverses autres compagnies ont toujours été fondées sur des méthodes progressives dans chaque cas.

Il a ensuite été décidé qu'il fallait plus de renseignements sur les projets à long terme non seulement du Conseil des ports nationaux, mais également des autres entreprises, y compris le Pacifique-Canadien, dont on dit tant de mal, le National-Canadien, et autres. Après quelques réunions, on a réussi à instituer—et cela s'est fait sous l'ancien ministre des Transports, le ministre actuel des Travaux publics—le comité d'expansion du port de Vancouver.

Voici brièvement quel est son mandat:

1. Assurer la préparation et la révision périodique des projets d'expansion à court et à long terme du port de Vancouver, y compris une estimation des capitaux requis et de la possibilité économique.
2. S'assurer que ces projets, une fois approuvés par le comité, sont portés à l'attention du public que les mesures appropriées sont prises par les divers intéressés.
3. Établir l'importance des initiatives projetées dans le cadre de ces projets d'expansion et décider des priorités.
4. Fournir un moyen de liaison continue entre les divers intérêts économiques de la région du port et de l'administration du port, à l'égard de projets à court et à long terme.

Les membres du comité représentent les entreprises qui s'intéressent au transport maritime, notamment la *Vancouver Chamber of Shipping*, le *Vancouver Merchants' Exchange*,

[M. Davis.]

les compagnies de chemin de fer, les compagnies de camionnage, la *B.C. Wharf Operators' Association*, la *B.C. Terminal Elevator Operators' Association*, le *Board of Trade* de Vancouver, la Chambre de commerce de Vancouver-Nord, la ville de Vancouver, la ville de Vancouver-Nord, la ville de Port-Moody, le district de Vancouver-Nord, le district de Vancouver-Ouest, la corporation et le district de Burnaby, et le Conseil des ports nationaux. Les syndicats ouvriers y sont également représentés et le Conseil des ports nationaux compte un représentant au sein du comité de seize membres.

Le comité d'expansion du port dispose d'un budget prévu dans les crédits du Conseil des ports nationaux. On y a adjoint un secrétaire exécutif ainsi qu'un personnel et on a confié des études à des sociétés d'ingénieurs-conseil et autres du genre. Les nombreuses études en cours comportent notamment un modèle hydraulique du port, afin qu'on puisse prévoir les résultats des travaux de dragage, des brise-lames, des bassins et même des chaussées. Une deuxième étude consiste en un relevé du terrain tout autour du port, assurant un examen complet des aménagements actuels ou en cours et des projets d'expansion à venir. La troisième étude, enfin, a trait aux perspectives à long terme de la circulation, du point de vue de son ampleur et des aménagements les plus propres à en assurer l'efficacité. Le comité en question fait également des recommandations—bien qu'il n'ait pas le dernier mot en la matière—au ministre et au Conseil des ports nationaux, au sujet des achats de terrain en vue des aménagements portuaires.

Le comité d'aménagement du port remplit une fonction très importante en rassemblant les gens les mieux informés de la région portuaire et en leur donnant l'occasion de faire connaître leurs projets. Les membres du comité ont la liberté d'étudier leurs projets personnels, dont le comité peut faire rapport au moins annuellement. Le public a de fréquentes occasions d'exprimer ses réactions à ces projets et de les reviser, afin qu'il n'y ait aucun conflit sur des points importants.

A cet égard, j'aimerais protester quelque peu. Bien entendu, le National-Canadien fait beaucoup d'affaires dans le port de Vancouver ou par l'intermédiaire du port. Il y a un an environ, soudainement, pour ainsi dire, le National-Canadien a annoncé la construction