

Ce relevé et le plan qui en découle ont maintenant été publiés. Cette entreprise présente un grand intérêt pour Montréal, pour sa circulation est-ouest. Que cet aménagement ait ou non des répercussions sur le système métropolitain, je n'ai pas compétence pour en décider, mais je sais que parce que cette autostrade mettra en cause trois entités fédérales, le ministère des Transports, qui en est le porte-parole à la Chambre des communes, s'y intéresse vivement.

Le coût du projet est évalué à 117 millions et demi et se répartit comme il suit: construction, \$62,800,000; appropriation, démolition et autres compensations, \$34,200,000; approches du pont Champlain et autres ouvrages connexes, \$12,100,000; approches du pont Jacques-Cartier, etc. \$8,400,000.

Quand la question aura été tranchée, et elle ne l'a pas encore été que je sache, il n'y a pas de doute que l'on viendra alors sonder le ministre et le gouvernement, ce qui fait surgir deux choses dans mon esprit. En premier lieu, étant donné le coût énorme de cette entreprise, la ville de Montréal ne pourra peut-être pas la réaliser sans aide. Aussi, je me demande si le ministre ne songerait pas à accorder une contribution importante à l'égard de ce projet d'aménagement. L'autre solution, c'est que, si la province de Québec décide, dans sa sagesse, d'incorporer cette autostrade au programme de la route transcanadienne, elle pourra alors, aux termes des dispositions de la loi, obtenir une importante contribution en vue de l'aménagement de cette voie.

L'argument que je veux faire valoir, et je veux l'exposer très clairement, est le suivant: cette question n'est pas seulement d'une importance capitale pour la ville de Montréal et l'agglomération montréalaise, mais elle est importante également pour les intérêts que représente le ministre, soit le Conseil des ports nationaux, sur la propriété duquel passera l'autostrade, le National-Canadien, dont certaines propriétés seront sacrifiées afin de permettre l'aménagement de la route, et le canal Lachine, qui relève maintenant de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent.

Sauf erreur, il faudra utiliser 30 ou 35 acres de terrains appartenant au gouvernement fédéral si l'on réalise ce projet, et j'invite le ministre à étudier très sérieusement cette question d'un intérêt capital pour la ville de Montréal.

M. Howard: L'autre jour, je parlais du cabotage sur la côte ouest. Juste avant d'avoir épuisé mon temps de parole, j'ai mentionné, en passant, la question des subventions et de l'aide financière accordée par le ministère à la société *Union Steamships* et, plus récemment, à la *Northland Navigation*

[L'hon. M. Chevrier.]

Company. Le député de Vancouver-Sud m'a alors interrompu pour poser une question. Je n'ai pas très bien saisi ses observations à ce moment-là, mais la question était: "Est-ce que vous allez parler des subventions?" J'ai compris alors que le député voulait parler de la subvention destinée à la société *Northland Navigation*. J'ai répondu, ainsi que l'atteste la page 4692 du *hansard*:

Le montant s'élève à \$294,000.

Puis le député de Vancouver-Sud a dit:

C'est un million de dollars qu'a demandé l'*Union Steamships*.

Le président est alors intervenu pour signaler que mon temps de parole était écoulé. Je ne connaissais pas le total des subventions que réclamait la compagnie *Union Steamships*, mais j'ai cru comprendre qu'il s'agissait d'environ \$600,000 ou \$700,000, auxquels viendrait s'ajouter une subvention supplémentaire qui en porterait le montant à un million. Je sais qu'il s'agit d'une somme considérable.

L'*Union Steamships Limited*, qui détenait pendant de nombreuses années un quasi-monopole sur le cabotage, est remplacée aujourd'hui par la *Northland Navigation Company*, qui détient elle aussi un quasi-monopole sur le cabotage le long de la côte ouest. Elle a sans doute des concurrents pour le transport par chalands et le transport des marchandises, mais ils ne fournissent pas de services de passagers aux endroits situés le long de la côte.

Pendant la période de transition entre l'époque où l'*Union Steamships* était subventionnée et le moment où la *Northern Navigation Company* s'est mise de la partie et a commencé à recevoir des subventions, les fonctionnaires du ministère, le ministre et le président de la Commission maritime canadienne, M. Odette à l'époque, se sont montrés fort bienveillants et ont invité l'honorable député de Comox-Alberni, qui est touché également par ce problème de navigation, et moi-même, à étudier la question en détail avec eux, à l'aide de cartes et autres documents, pour signaler dans chacune de nos régions respectives les collectivités qui étaient touchées et pour étudier le besoin de services de ces collectivités.

L'honorable député de Comox-Alberni a traité de cette question l'autre soir,—il y a une semaine hier, je crois,—lors de l'étude des crédits également, et il a aussi parlé du besoin de meilleurs services de cabotage. Naturellement, je signale la même chose et je dis que les services fournis par la *Northern Navigation Company* aux collectivités de la côte orientale se sont détériorés et ont été réduits.

A cet égard, je veux comparer brièvement les subventions ou les sommes à verser sur le