

est comparable à celui de Montréal. Il bénéficie d'un investissement fédéral trois fois moins élevé que celui de Montréal. C'est un port qui fait des bénéfices tandis que le port de Montréal perd de l'argent.

A mon avis, les fonds de près de 20 millions de dollars qui se sont accumulés au crédit du port de Vancouver et transformés en obligations d'épargne du Canada devraient être affectés à un rythme plus rapide à l'aménagement de nouvelles installations autour de Vancouver. Le programme du Conseil des ports de Vancouver prévoit le placement de 5 millions de dollars cette année. A mon sens, il faudrait doubler ce chiffre et prévoir des investissements de 10 millions de dollars par année pendant cinq ou six ans pour assurer de meilleurs résultats.

Le port de Vancouver est rentable. Il n'est pas nécessaire de le draguer sans cesse. Il n'est pas touché par un problème de pollution comme le port de Montréal. Il est absolument rentable et bien administré. Je tiens à souligner ce fait. Le solde créditeur qui augmente chaque année témoigne d'une administration compétente à Vancouver. Pour ma part, j'ai la plus grande estime pour le président du Conseil. M. Howard Mann est un homme perceptif et très perspicace. Je félicite le gérant du port, le capitaine Barney Johnson, qui témoigne d'une grande compétence. Mais il faut faire preuve d'une attitude plus dynamique, plus audacieuse. Je suis sûr que ces fonds accumulés par Vancouver pourraient produire plus de quatre ou cinq pour cent. Je suis sûr qu'on pourrait faire à Vancouver même des placements portant intérêt à 10, 15 ou même 20 p. 100. On peut en trouver la preuve dans l'activité d'entreprises privées de la région.

• (5.00 p.m.)

Le Conseil des ports occupe environ un tiers du littoral. Les deux autres tiers sont occupés en partie par des terres indiennes et des sociétés privées; ces dernières ont récemment aménagé des entrepôts portuaires dont deux sont déjà terminés. On les agrandit déjà tous les deux et on va bientôt annoncer la construction d'un troisième très grand sur la côte nord dans ma circonscription. On y trouve aussi un nouvel élévateur à céréales. L'expansion exigera des placements de l'ordre de 10 millions et ces sociétés concurrent d'autres parties du Canada pour rassembler des fonds qui rapporteront, estime-t-on, 10, 15 ou 20 p. 100.

Le Conseil des ports nationaux ferait bien de rivaliser avec l'entreprise privée dans cette région plutôt que d'administrer Vancouver avec tant de soins comme il l'a fait pour certains ports de l'Atlantique. Par l'entremise du Conseil des ports nationaux, on devrait tâcher de mener à bonne fin l'aménagement d'un port qui dessert tout l'Ouest canadien, au moins un quart de la population de notre pays et plusieurs industries exploitant les ressources forestières, minières, agricoles et autres de notre pays.

J'aimerais maintenant dire un mot des tarifs des divers ports canadiens. Certaines personnes, notamment le ministre de l'Industrie et du Commerce de la Colombie-Britannique, ont prétendu qu'à Vancouver les tarifs sont trois fois plus élevés qu'à Montréal. C'est ridicule. Lui ou, du moins, son personnel aurait pu constater le contraire en examinant attentivement les rapports annuels du Conseil des ports nationaux. Les faits se résument à ceci: les tarifs sont comparables.

J'ai essayé de résumer sommairement les divers droits de quai, droits de bassin et droits de manutention de marchandises sèches et j'en ai conclu que les recettes moyennes du Conseil des ports nationaux à Vancouver sont de l'ordre de 23c. la tonne et qu'au port de Montréal, elles sont de l'ordre de 26c. Ainsi, dans l'ensemble et de façon très générale, le coût est un peu moins élevé au port de Vancouver. En d'autres termes, les tarifs y sont légèrement plus bas.

J'ai demandé un exemple des droits de quaiage et le Conseil des ports nationaux m'en a donné un qui indique que ces droits sont moindres à Vancouver. On me dit que le mouillage, de huit heures du matin le lundi jusqu'à quatre heures de l'après-midi le vendredi, d'un navire moderne de 550 pieds de long et de 13,950 tonnes nettes de capacité enregistrée, coûterait \$726.70 à Vancouver et \$1,778.63 à Montréal, soit plus que le double.

Encore une fois, j'aimerais signaler qu'il y a de bonnes raisons pour que les coûts et les droits soient moindres à Vancouver. Nous avons un grand port établi par la nature pour servir l'homme. Nous n'avons pas à dépenser d'immenses sommes pour l'aménager. A Montréal, il faut lutter contre la nature. On lutte contre un fleuve. On lutte contre le froid en hiver et, actuellement du moins, on se bat contre des municipalités qui n'ont pas fait le nécessaire pour régler leurs problèmes de pollution des eaux.