

privée des quais en eau profonde qui appartenaient au public et qui étaient rentables. On les a loués à l'entreprise privée, ce qui semble très étrange. Quiconque consulte l'histoire du port de Vancouver se rappellera qu'à une époque, l'entreprise privée ne s'intéressait pas le moins au monde aux quais. Dans les années où les pertes furent faibles, l'entreprise privée ne s'y intéressa pas le moins au monde non plus. Mais que le vent change et que se répande la nouvelle que, depuis des années, les quais d'État en eau profonde du port de Vancouver font régulièrement et constamment de bons profits, et voilà l'entreprise privée qui s'amène pour dire: «Que diable fait le gouvernement dans l'industrie des quais? C'est à nous que ce domaine revient». Il semble que le gouvernement ait accepté cette prétention.

J'ai appris que les quais Lapointe, Ballantyne et les quais 1, 2 et 3 du Centenaire, dans le port de Vancouver, ont été loués à des entreprises privées. Nous avons le droit de savoir la raison de ce changement de politique et pourquoi une entreprise d'État bénéficiaire est passée au secteur privé. Quelles sont les conditions de la location? Le gouvernement fera-t-il un bénéfice similaire à celui qu'il faisait depuis 1947 avec la location des quais de Vancouver?

Je ferais remarquer que, ces dernières années, le Conseil des ports nationaux a versé une subvention à la ville au lieu de payer des taxes. Quelle est la situation en ce qui concerne le conseil municipal de Vancouver? Avec cette location, va-t-il encaisser des taxes ou une subvention tenant lieu de taxes? Qui paiera? Les locataires ou le Conseil des ports nationaux? Lorsqu'il faudra de nouveaux équipements, qui les fournira: le Conseil des ports ou un autre organisme? Si c'est le Conseil des ports, sur quelle base de location? La location produira-t-elle une somme satisfaisante? Qui paiera les droits de quaiage de la ville: le Conseil des ports ou le locataire?

On pourrait poser beaucoup de questions à ce sujet, et je trouve qu'on a besoin de beaucoup de renseignements. Je me rends compte que le député qui parlera au nom du ministre ne pourra nous donner une réponse complète dans le temps qui lui sera imparti ce soir, mais je voudrais néanmoins savoir pourquoi on a changé ainsi de politique, pourquoi cette entreprise publique rentable a été cédée à l'entreprise privée. Qu'on nous donne une idée des conditions de la location. Le député n'aura certainement pas le temps de terminer

[M. Winch.]

ses observations, mais puis-je lui demander s'il priera lui-même le ministre des Transports de déposer à la Chambre des copies des baux en question, pour que nous puissions prendre clairement connaissance de leur durée et savoir, en les étudiant soigneusement, si en pratiquant ce mode de location, les bénéfices seront aussi élevés pour le contribuable canadien qu'ils l'étaient lorsque les quais étaient exploités au profit du Trésor fédéral.

**M. Gérard Loiselle (secrétaire parlementaire du ministre des Transports):** Monsieur l'Orateur, outre la question initiale, le député a posé 10 ou 15 questions au sujet du port de Vancouver, auxquelles je ne peux répondre ce soir. Il a demandé au ministre de faire une déclaration, à l'appel des motions, au sujet du port de Vancouver et de dire si le gouvernement avait étudié la question des baux au port de Vancouver. J'ai ici une réponse qui a été préparée et qui a trait à la première question du député. Je porterai ses questions supplémentaires à l'attention du ministre et j'essaierai d'obtenir les renseignements voulus. Puis-je, toutefois, transmettre au député ce soir les renseignements que j'ai en main sur la question des baux. La Commission des ports nationaux me fait part qu'elle n'a pas l'intention de changer quoi que ce soit à son système de location, au port de Vancouver, des quais Lapointe et Ballantyne ainsi que des quais 1, 2 et 3 du Centenaire. Ils font l'objet d'un accord quinquennal intervenu en octobre 1968. Avant la mise en vigueur de cette nouvelle méthode, le Conseil utilisait une procédure selon laquelle l'exploitation de ses quais en eau profonde était confiée à un entrepreneur d'arrimage sous la direction du Conseil.

Il y a quelques années, le Conseil des ports nationaux a été l'objet de critiques du fait que, organisme d'État, il livrait une concurrence injuste au secteur privé. Après une étude approfondie des méthodes d'exploitation des quais, le Conseil a décidé d'inviter les intéressés à lui soumettre leurs propositions pour l'exploitation des quais à Vancouver. Le but général du nouveau système était de faire exploiter les installations par l'entreprise privée et d'assurer que ces opérations se déroulaient dans des conditions de saine concurrence dans le port tout en supprimant la possibilité d'un monopole.

Tous les soumissionnaires éventuels ont été informés qu'il était nécessaire que tous les