

n'y vois pas d'objection non plus. Le gouvernement juge bon de dépenser des millions pour aider certains secteurs de l'agriculture. Je n'ai pas encore voté contre de telles mesures d'assistance et je n'en ai pas l'intention. Je suis d'avis que le maintien de l'industrie de la construction navale en Colombie-Britannique est dans l'intérêt de tout le Canada. Vu qu'en raison de certaines circonstances les entreprises de construction navale de Vancouver et Victoria ont des coûts plus élevés d'au moins 12 p. 100, le gouvernement et le ministère des Transports devraient veiller à ce que cette industrie soit maintenue. J'espère que les travaux qui pourront être entrepris pendant que le ministre actuel sera en fonctions ne le seront pas uniquement pour cette raison, mais que par l'intermédiaire de son ministère, il verra à garder en service les employés spécialisés que nous avons à Vancouver et à Victoria, pour rendre justice à l'industrie de la construction navale du Canada.

L'hon. M. Chevrier: Monsieur le président, je voudrais soulever une autre question. Je sais qu'il n'y a pas beaucoup de temps, mais je vais tâcher d'être aussi bref que possible. C'est au sujet de l'autoroute qui traversera Montréal.

Avant que le président me rappelle à l'ordre, je dois dire dès maintenant pourquoi il m'est permis, je crois, de soulever cette question en ce moment. C'est que cette autoroute, dont j'ai ici le plan et la description, franchira les terrains du National-Canadien à la hauteur des chantiers Turcot, le canal Lachine, et devra passer ainsi au-dessus de la propriété du Conseil des ports nationaux, le long du Saint-Laurent. Je veux dès l'instant examiner cette question le plus rapidement possible, à la seule fin de signaler à la Chambre ce que représente cette autoroute pour la ville de Montréal et de demander au ministre de bien vouloir étudier les quelques points que je lui soumettrai à la fin de mes observations.

L'autostrade est-ouest de la ville de Montréal sera une route à la page qui permettra de traverser le centre de la ville, où la circulation est le plus dense, en vingt minutes. Elle partira de la route numéro 2, qui relie Montréal à Toronto depuis Montréal-Ouest, traversera le sud de la partie centrale de la ville pour aboutir aux rues Moreau et Notre-Dame, ce qui représente une distance de 8,5 milles. Sur une distance de 2,3 milles, dans le nord, aux chantiers Turcot du National-Canadien, elle sera au niveau du sol, tandis que les autres 6 milles seront surélevés. La circulation pourra, sur des voies séparées, filer à 50 milles à l'heure sans être interrompue par les feux de circulation. Certaines parties auront six voies, d'autres huit. La

route aura six voies de Montréal-Ouest à la rue Atwater, et à partir de l'avenue De Lorimier jusqu'à l'angle des rues Notre-Dame et Moreau. Elle aura huit voies de l'avenue Atwater au pont Jacques-Cartier. Il y aura une série de voies d'accès aux deux ponts, soit le pont Jacques-Cartier en aval et le pont Champlain, actuellement en voie de construction.

Cette autoroute fournira des voies d'accès et de sortie modernes aux établissements commerciaux et industriels et aux entrepôts de la ville, tout le long du parcours. Elle facilitera, je le répète, l'accès à tous les ponts qui relient l'île de Montréal à la rive sud, ce qui donnera une poussée formidable à l'expansion commerciale du grand Montréal. Elle desservira aussi, d'une façon spéciale, le grand port de Montréal, tout le long de sa limite nord. Cette artère permettra la circulation ininterrompue des véhicules, qui pourront voyager à des vitesses assez grandes.

Elle va décongestionner les secteurs du centre de l'agglomération montréalaise en facilitant, sur les routes d'accès, la circulation des véhicules qui ne se dirigent pas vers le centre de la ville. Les plans et le rapport que j'ai ici ont été établis par MM. Lalonde et Valois, ingénieurs-conseils de Montréal, une des sociétés les plus distinguées de Montréal, qui a travaillé pour le présent gouvernement et pour l'ancien gouvernement aussi, je crois. La compétence de ces ingénieurs ne saurait être mise en doute.

D'après le plan que j'ai sous les yeux, cette autoroute commence un peu à l'ouest de l'avenue Brock, suit la ligne du National-Canadien, traverse la rue Notre-Dame pour entrer dans la Côte Saint-Paul, revient vers Notre-Dame, où une voie d'accès est ouverte vers les tunnels Saint-Rémi et Atwater, puis se prolonge au sud de la ville de Montréal le long de la rue des Commissaires et passe au-dessus de la propriété du Conseil des ports nationaux aux rues Moreau et Notre-Dame.

Ce projet n'est pas nouveau. Je me souviens que quand j'étais ministre, le président d'alors du Comité exécutif de la ville de Montréal m'avait présenté des instances. Il n'était pas question d'une entreprise comme celle-ci car cela n'était alors qu'à l'état embryonnaire. On m'a pressenti pour savoir quelle serait l'attitude du gouvernement fédéral concernant, par exemple, les biens fédéraux relevant de la compétence du ministre des Transports, soit le port de Montréal et le canal Lachine, qui n'était pas alors du ressort de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent. De toute évidence, tant que le gouvernement n'a pas eu un plan détaillé comme celui d'à présent, il lui était difficile de faire connaître sa position.