

jugerait nécessaire. C'est, me semble-t-il, la manière la plus pratique de régler le problème. Les taux resteraient à un niveau accessible aux abonnés des banlieues. Un système de comptabilité qui tiendrait soigneusement compte des frais d'exploitation de ce secteur particulier permettrait de protéger la commission métropolitaine, qui pourrait répugner à une telle méthode, en disant qu'elle n'aura aucune autorité sur les coûts en cause. Elle alléguerait certainement qu'elle s'engage à régler une dépense courante dont elle ignore la limite ou la durée. Mais toutes les dépenses de transport ne sont-elles pas des dépenses continues? Je ne connais rien qui coûte plus cher aux municipalités que la construction des routes, des grandes artères, des ponts, et le reste. Il serait bon qu'elles étudient ce genre de transports.

Ce régime de transports a un corollaire que je ne peux peut-être pas mentionner sans enfreindre le Règlement, mais je voudrais seulement signaler sa grande utilité du point de vue de la défense passive. Il suffit de comparer l'évacuation de milliers de gens, dont le flot canalisé s'écoule par ces voies, à celle de ces mêmes milliers de personnes qui sans ordre cherchent toutes à atteindre en même temps une série de grandes routes.

C'est l'élément habitude qui est le point important à cet égard car l'évacuation se produirait tous les jours d'une façon tout à fait ordonnée et méthodique. Les répercussions sur la défense civile seraient très salutaires.

Je ne sais ce que le ministre pense de la question. S'il a jamais étudié la question, il pourrait peut-être songer à un effort conjoint dans ce domaine, les frais étant partagés; ce serait peut-être une nouvelle utilisation des chemins de fer.

En terminant j'exhorte le National-Canadien et le Pacifique-Canadien à envisager la question d'un point de vue désintéressé. J'exhorte le National-Canadien et le Pacifique-Canadien à effectuer constamment des recherches en vue de trouver des méthodes moins coûteuses d'assurer ce service de banlieue car, si on pouvait trouver le moyen d'exploiter le service de banlieue d'une façon rentable, tout problème disparaîtrait. Il s'agirait tout simplement d'accroître le matériel roulant et les installations nécessaires. Si le ministre peut nous offrir quelques mots d'encouragement ou nous fournir des renseignements sur la question, je serais très heureux de l'entendre. Je répète que c'est une question qui intéresse au plus haut point les banlieusards torontois. Le problème se présentera de nouveau dans toutes les régions métropolitaines du pays, car le problème du transport des gens qui font la navette entre les banlieues et les villes existera toujours.

(Texte)

M. Balcer (Trois-Rivières): Monsieur le président, je désire, en participant au débat actuel, limiter mes observations à une question qui intéresse principalement la population de la circonscription de Trois-Rivières et celle de la région qui est desservie par le port de Trois-Rivières.

Cet après-midi, je voudrais attirer l'attention de la Chambre sur la mesquinerie incompréhensible dont fait preuve le Conseil des ports nationaux à l'endroit de notre port, ainsi que son obstination à lui refuser les améliorations nécessaires, améliorations que la canalisation du fleuve Saint-Laurent a rendues très urgentes.

Dans quelques mois, notre pays aura l'avantage de tirer profit des bienfaits de la canalisation du Saint-Laurent, et nous voudrions, nous de Trois-Rivières et de la région, que notre port puisse aussi en bénéficier. Or, pour ce faire, monsieur le président, il faut que le port de Trois-Rivières subisse une transformation et ait sa quote-part dans le budget du Conseil des ports nationaux.

Le président de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, l'honorable Lionel Chevrier, déclarait récemment à Copenhague que la canalisation du Saint-Laurent allait tripler le trafic sur les canaux du fleuve Saint-Laurent, c'est-à-dire le porter de 10 millions de tonnes à 30 millions. Conséquemment, si les ports en aval de Montréal sont en mesure d'en recevoir une partie, eh bien, ils ne pourront faire autrement que de profiter de cette augmentation. Cependant, un port comme celui de Trois-Rivières doit être en mesure de devenir un port de transbordement pour en bénéficier et, si le Conseil des ports nationaux persiste à traiter le port de Trois-Rivières comme il l'a fait depuis qu'il en a l'administration, je doute fort que notre région puisse bénéficier des avantages auxquels elle a droit.

Par exemple, à l'heure actuelle, il se fait un volumineux transbordement de blé. Ce blé nous est amené des Grands lacs par de très petits bateaux et il est transbordé à bord de navires à destination d'outre-mer. Malheureusement, aussitôt que la canalisation sera terminée, ce sera de grands bateaux qui transporteront le blé, des Grands lacs en aval de Montréal, et, à l'heure actuelle, le port de Trois-Rivières ne possède pas l'équipement nécessaire pour permettre aux navires de fort tonnage de l'utiliser.

La population de Trois-Rivières ne veut pas faire preuve d'esprit de chauvinisme au sujet de la canalisation, et, au fait, elle se réjouit, comme les autres villes du pays, à la pensée que la canalisation du Saint-Laurent va aider énormément la situation