

M. le président suppléant: Je n'ai pas donné la parole à l'honorable député et son temps de parole est écoulé. Je donne la parole à l'honorable député de Coast-Capilano.

M. Davis: Monsieur le président, j'aimerais dire quelques mots au sujet de l'expansion du port de Vancouver. Je demanderais d'abord au gouvernement et au conseil des ports d'aller de l'avant avec leurs projets pour l'expansion du port. Entre-temps, je demanderais au ministre et à certains députés de ne pas tenir compte des critiques sur la façon dont le port de Vancouver a été exploité. Je veux parler en particulier des remarques de certains ministres provinciaux de Colombie-Britannique.

Je soulignerai d'abord l'importance du port de Vancouver. S'il ne l'est pas encore, il sera bientôt le port le plus actif, le plus productif et le plus efficace du pays. Comme l'on dit certains députés, c'est le port le plus actif de la côte ouest de l'Amérique du Nord. Son activité dépasse celle de Los Angeles, de Long Beach, de San Francisco et de Seattle tous ensemble. Il reçoit et expédie plus de 20 millions de tonnes de marchandises cette année. Le plus grand port du monde, le port de Londres, reçoit et expédie 60 millions de tonnes. En d'autres termes, Vancouver est déjà un port très important à l'échelle mondiale.

Vancouver est en train de rattraper Montréal. En 1968 au plus tard, Vancouver sera probablement le port le plus actif et le plus important du Canada. J'ai fait cette comparaison rapide avec Montréal parce que je veux en faire certaines autres en me servant de chiffres que j'ai extraits des rapports du Conseil des ports nationaux. En premier lieu, venant de la Colombie-Britannique, je veux dire que nous de l'Ouest nous ne voulons pas manquer de quoi que ce soit. Il est vrai que nous sommes au bout d'un long parcours et que nous avons parfois la sensation de manquer certaines choses—que nous devrions parler plus fort, plus souvent et plus efficacement, particulièrement au Parlement et à d'autres endroits dans l'Est du Canada, pour obtenir notre juste part de l'aide fédérale à la croissance du pays et notre juste part des dépenses que fait le Conseil des ports nationaux. En d'autres termes, les gens de l'Ouest considèrent le port de Vancouver comme une cendrillon. La gouvernante s'occupe d'autres de ses filles, dans l'Est du Canada, qui sont plus âgées. Bien que moins attrayantes, elles ont pu obtenir, d'année en année, plus d'attentions que Vancouver, la cendrillon de nos ports.

[M. Byrne.]

Voici quelques chiffres pour étayer mon argument. Les capitaux fixes du port de Montréal sont maintenant de l'ordre de 188 millions de dollars, chiffre que je tiens du dernier rapport du Conseil des ports nationaux. L'actif immobilisé à Vancouver est d'environ 58 millions de dollars. Autrement dit, on a investi au cours des années trois fois plus à Montréal qu'à Vancouver, même si, je le répète, le tonnage des deux ports est maintenant comparable. De 1956 à 1964, les investissements ont été six fois plus élevés à Montréal qu'à Vancouver. Je songe, bien entendu, aux placements du Conseil des ports nationaux. En d'autres termes, en dépit de tonnages comparables, les investissements de la nation ont été de beaucoup plus élevés dans le port de Montréal, et on a manifesté une préférence marquée pour ce port, préférence qui je crois tend à diminuer et diminuera de plus en plus au cours des prochaines années.

J'ai examiné les prévisions budgétaires pour l'année financière en cours, j'ai jeté un coup d'œil également sur les prévisions budgétaires déposées aujourd'hui pour l'année qui se terminera le 31 mars 1967. A la page 517, sous le titre «Ministère des Transports—Conseil des ports nationaux», j'ai vu une liste de ports qui reçoivent de l'aide sous forme de capitaux en vue de la construction ou de l'acquisition de bâtiments, d'immobilisations, d'équipement, etc. On y mentionne des ports comme Halifax, Saint-Jean, Québec et Churchill. Tous ces ports recevront des sommes destinées aux immobilisations au cours de l'année financière qui s'en vient—un total d'environ 5 millions de dollars. Cet argent viendra des recettes générales du Canada.

J'ai noté qu'il est question particulièrement de la région de Montréal. Le budget principal des dépenses pour 1966-1967 prévoit \$544,000 pour Expo 67. Sauf erreur, cette année, ce poste s'élève à 4.8 millions de dollars. Un autre poste a trait au déficit du pont Jacques-Cartier—\$328,000 sous le titre «Conseil des ports nationaux». Et d'où viendra l'argent? Des contribuables. Des impôts perçus actuellement servent à combler les pertes de ces ports de l'Est du Canada.

Quelles sont ces pertes? A Saint-Jean, elles s'élevaient à 1.1 million de dollars; à Halifax, à \$442,000; à Québec, à 700,000 dollars, à Montréal, à 1 million de dollars; à Churchill, à 336,000 dollars. Ces chiffres ont trait à l'année dernière et sont fournis par le Conseil des ports nationaux. Le port de Vancouver réalise un bénéfice, comme d'habitude, de plus de un million de dollars. L'an dernier, il s'élevait à environ un million et demi. Nous avons donc à Vancouver un port où le trafic