

Montréal et qui apparaissent à la page 34 ? — R. Vous feriez bien d'interroger les fonctionnaires qui sont plus au courant que moi des problèmes d'exploitation; mais, à mon sens, les difficultés financières des ports en question proviennent essentiellement des intérêts à verser à l'égard des immobilisations. Vous noterez, au tableau inséré à la fin du paragraphe, qu'en ce qui concerne le port de Québec les seuls arrrages d'intérêts s'élèvent à \$12,885,000. C'est un élément qui entre en ligne de compte lorsqu'il s'agit d'établir si l'année se solde par un déficit ou un profit. Le déficit tient aux frais d'intérêt.

D. Croyez-vous que cela serve l'intérêt national ?

Le PRÉSIDENT : Je ne pense pas qu'on puisse songer à fermer le port de Québec.

*M. Croll :*

D. Est-ce là le point de vue général ? — R. J'ai déjà soutenu qu'il faut envisager ces ports, du point de vue national, comme d'importantes installations servant au transport de nos importations et de nos exportations; il existe certains ports dont les installations ne sont pas assez utilisées pour assurer un revenu qui suffise à en supporter les frais d'exploitation. Selon moi, il faudra tôt ou tard appliquer à ces ports nationaux la même formule qu'aux chemins de fer et ne plus songer à récupérer une partie des capitaux engagés. Le service doit primer la rémunération des capitaux engagés.

D. Pourquoi ne formulez-vous pas de recommandations de temps à autre ? — R. Je l'ai fait à maintes reprises.

D. Revenez à la charge. — R. Le port de Trois-Rivières, par exemple, est bien administré et ses immobilisations sont fort limitées. Celui de Vancouver a toujours été rentable. Mais quant à certains autres, ils ne sont productifs qu'en temps de guerre.

M. BENIDICKSON : N'oubliez pas qu'on nous a demandé de consentir des dépenses supplémentaires à l'endroit du port de Vancouver. Les autorités soutiennent qu'il est distancé par les autres.

Le PRÉSIDENT : Nous avons demandé des crédits pour le port de Québec. La voirie du port est en si mauvais état qu'on s'expose à y endommager sa voiture. On en a négligé l'entretien dans l'espoir de réduire le déficit annuel; mais le revenu ne suffit pas à acquitter les intérêts afférents aux lourdes immobilisations.

M. SINNOTT : Est-ce le Conseil des ports nationaux qui administre le port de Churchill ?

M. CROLL : Oui.

M. SINNOTT : On ne mentionne pas le port de Churchill.

M. CROLL : Oui, le port de Churchill enregistre un déficit.

M. HARKNESS : De \$194,000.

M. SINNOTT : Plus exactement, de \$194,390. C'est très peu au regard du déficit de \$12,885,000 du port de Québec.

M. CROLL : Le port de Québec accumule les déficits depuis des années. C'est un port très ancien. Si je me rappelle bien, et M. Sellar pourra me corriger, il a d'abord été aménagé pour servir à des fins de guerre. On l'a inauguré au cours de la première guerre mondiale et constamment entretenu de façon qu'il reste utilisable. L'argent y a été immobilisé mais on ne peut guère le faire servir. Comme le signalait M. Sellar, on a procédé de la même façon que dans le cas du National-Canadien.

Le PRÉSIDENT : La même chose s'est produite lorsqu'on a prolongé le Transcontinental jusqu'à Québec dans l'espoir de faire de Québec un grand port