

vateurs solvables qui, grâce à leurs associations, se tirent bien d'affaire. Si l'Etat intervient pour imposer ces coopératives, leur succès sera entravé. On m'a prié de soumettre au ministre des Finances leur demande d'exemption et j'attends l'étude des résolutions budgétaires pour savoir dans quelle mesure on doit me donner satisfaction.

Je tiens aussi, en terminant, à parler du port des Trois-Rivières. L'an dernier, son chiffre d'affaires s'est comparé avantageusement à celui des autres ports canadiens. La statistique nous révèle le chargement de 113,361,000 boisseaux de blé au port de Montréal, de 14,762,000 à celui de Halifax, de 15,603,000 à celui de Québec et de 26,378,000 à celui des Trois-Rivières. Je possède aussi la statistique relative aux autres ports canadiens, mais j'en ai dit assez pour indiquer que celui de ma ville soutient avantageusement la comparaison et que nous avons raison d'en être fiers.

D'après le directeur de notre élevateur, M. Briggs, il est la condition de la prospérité future de notre région, et le propriétaire d'un navire océanique qui se trouvait de passage aux Trois-Rivières a dit ce qui suit:

Notre port est un des meilleurs au monde. J'ai parcouru toutes les mers. Mes navires ont sillonné tous les océans et c'est avec étonnement que j'ai trouvé aux Trois-Rivières, entre Québec et Montréal, un port aussi perfectionné et aussi facile d'accès, où des navires des dimensions du mien peuvent accoster sans réclamer d'aide.

Le rapport Gibb, préparé à la demande du gouvernement Bennett en 1931-1932, contient, à la page 31, le passage suivant:

Il conviendrait de donner aux directeurs des ports une grande latitude, tant qu'ils s'occuperont de réaliser le programme élaboré par l'autorité centrale. Il importe de ne pas chercher à émasculer l'administration locale, puisque aucune autorité centrale ne saurait se substituer à une administration locale compétente et active, ni aux connaissances spéciales et à l'initiative des hommes d'affaires du lieu, lesquelles sont essentielles à la prospérité d'un port.

C'est pourquoi je préconise la création d'un conseil consultatif local. Il y a de très nombreuses questions administratives qu'un tel conseil peut fort bien régler, par exemple la représentation des propriétaires privés de quais, des négociants et des détaillants du lieu, des consignataires ou des exportateurs, l'opinion des syndicats ouvriers, l'attitude des Boards of Trade, des Chambres de commerce, des halles au blé et autres organismes commerciaux, en plus des armateurs.

Il sert utilement à lier le sort de la municipalité à celui du port; à assurer l'appui et le concours des députés du lieu, du conseil municipal ou du gouvernement provincial, aux projets, et ainsi à prévoir et résoudre les objections qui pourraient venir de tels domaines, ou bien prévenir toute tentative qui pourrait nuire au port.

[M. Gariépy.]

Il n'a pas son pareil pour établir les possibilités des marchés locaux, faire de la publicité et de la propagande et collaborer avec ceux qui favorisent l'essor industriel. Enfin un conseil local sert utilement à enrayer la tendance à l'immuabilité ou à l'arbitraire des fonctionnaires plus ou moins permanents.

Le directeur du port serait d'office président du conseil, qui se réunirait régulièrement et que l'on consulterait pour toutes les questions touchant les aménagements proposés, la modification des droits et les changements importants dans le mode d'exploitation. Les membres du conseil auraient le droit d'amorcer la discussion sur les questions touchant la ligne de conduite à suivre au port, et sur la question des droits, frais, etc., mais non pas sur des questions purement administratives. Ils ne seraient revêtus d'aucun pouvoir exécutif.

Les délibérations du conseil consultatif, ainsi que ses conclusions, seraient soumises à l'autorité centrale, à laquelle les conseillers auraient le droit de s'adresser directement, mais à aucun autre service de l'Etat.

Le conseil devrait être suffisamment nombreux pour comprendre tous les principaux intéressés et pour garantir que ses conclusions reflètent les vues de tous. Il conviendrait d'y faire figurer les représentants du gouvernement provincial, des municipalités, du Board of Trade, des chemins de fer, des armateurs, du ministère du Commerce, des marchands, de la halle au blé, etc., ou autres organismes, des ouvriers du port.

Je ferai remarquer au ministre des Transports (M. Chevrier) que l'on n'a pas donné suite à ce vœu. Nous avions autrefois à Trois-Rivières un organisme composé d'hommes d'affaires de l'endroit. C'étaient des gens réputés de la localité, et ils consacraient sans aucune rémunération leur temps et leurs efforts à servir les intérêts du port. Toutefois, on a cessé de suivre cette méthode. Notre port est maintenant administré par le Conseil des ports nationaux. Ce dernier organisme, si efficace qu'il puisse être, est composé de trois personnes qui habitent Ottawa et ne connaissent qu'imparfaitement la situation qui existe chez nous. Ils agissent par l'intermédiaire d'un fonctionnaire qui est en quelque sorte protégé, du fait qu'il a été nommé par la Commission du service civil et qu'il ne peut par conséquent être relevé de ses fonctions. C'est une manière de potentat. Je ne veux pas dire qu'il commet trop d'erreurs, mais j'affirme que l'on devrait, par son intermédiaire, donner suite aux vœux formulés dans le rapport Gibbs.

Je tiens à faire comprendre au Gouvernement que, étant donné les avantages qu'offre le port des Trois-Rivières, et les possibilités de développement qu'il présente, on devrait prendre l'initiative dont je viens de parler, c'est-à-dire désigner un conseil consultatif local qui se tiendrait au courant des événements et donnerait son avis sur tout ce qui pourrait servir aux intérêts de ce port.