

économique des villes de la région des Grands lacs.

La plupart des ports des Grands lacs s'attendent à connaître une ère de prospérité. Eh bien, à titre de Canadiens, non seulement nous n'y voyons aucune objection, mais nous sommes fiers de constater que notre pays se "développe" d'une extrémité à l'autre; cependant, nous souhaitons que les ports des Grands lacs ne tombent pas entre les mains du Conseil des ports nationaux, ou, du moins, qu'ils ne reçoivent pas le même traitement que ce Conseil accorde actuellement au port de Trois-Rivières.

Il me semble que l'avènement de la canalisation fournit une occasion propice et justifie, tout à la fois, le Conseil des ports nationaux de faire les améliorations requises au port de Trois-Rivières. On ne pourrait certainement pas le taxer de faire du gaspillage s'il effectuait ces améliorations d'une importance capitale, car le port de Trois-Rivières est un port naturel, qui ne nécessite pas d'entretien au point de vue dragage, comme c'est le cas dans les ports de Québec et de Montréal. C'est un port à eau profonde; au fait, sa profondeur atteint de 30 à 65 pieds, sans compter qu'il n'y a pratiquement pas de marée et que le courant n'y est pas très fort. En face de la ville de Trois-Rivières, le fleuve Saint-Laurent a une largeur d'environ 1 mille. Les navires, même les plus gros océaniques qui naviguent sur le fleuve Saint-Laurent, peuvent donc y manœuvrer avec beaucoup de facilité et même pivoter sur eux-mêmes, ce qui rend la navigation très facile. Enfin, le port de Trois-Rivières est un des quelques ports de mer du pays où les navires n'ont pas besoin de remorqueur pour amarrer et démarrer le long des quais. C'est un point très important qui peut représenter une grande économie pour les compagnies de navigation.

Comme je le disais tout à l'heure, les sommes qui pourraient être affectées à l'amélioration du port de Trois-Rivières ne seraient certes pas du gaspillage. La population de Trois-Rivières est prête à faire sa part pour faciliter la mise en valeur de son port. Actuellement, nous sommes à poser les derniers jalons à la législation qui va permettre la construction d'un pont sur le fleuve Saint-Laurent, entre Trois-Rivières et le comté de Nicolet. La construction de ce pont, au coût de \$12,500,000, sera défrayée par l'initiative privée, et il n'y a aucun doute qu'une fois la construction de ce pont terminée, les industries de Trois-Rivières et de la région vont pouvoir se servir des facilités du port de Trois-Rivières, s'il en offre.

Il est tout de même malheureux de constater que seul le Conseil des ports nationaux ne fait pas sa part. Cela est d'autant plus surprenant que le port de Trois-Rivières est

le seul port de l'Atlantique, relevant de ce conseil, qui lui rapporte des bénéfices depuis plusieurs années.

Je voudrais, si vous me le permettez, monsieur le président, citer des chiffres que j'ai tirés du mémoire de la cité de Trois-Rivières, mémoire présenté l'été dernier à la Commission d'enquête sur le cabotage au Canada. Je cite:

Lors de la prise de possession par le Conseil des ports nationaux en 1936, la valeur aux livres des actifs immobilisés s'élevait à \$7,547,100 et le surplus accumulé à \$2,913,113.

De 1936 à 1953 (Tableau 1), le Conseil des ports nationaux a retiré du port de Trois-Rivières \$4,570,086.86 en revenus d'exploitation et a dépensé pour l'administration et l'entretien \$730,181.45, laissant un profit d'opérations de \$3,839,905.41.

C'est une somme énorme quand on compare cela à ce que le Conseil des ports nationaux retire des autres ports de l'Atlantique.

En 1947, le compte de surplus est régularisé et subit une augmentation aux livres de \$1,270,150.06, sans que le compte d'actifs immobilisés en soit affecté.

En 1952, on régularise à nouveau le compte de surplus par une diminution de \$2,521,283.54, de même que la valeur des actifs immobilisés qui passe de \$7,897,697.03 à \$5,450,921.99.

Je cite encore le mémoire de la cité de Trois-Rivières.

Une analyse financière des états financiers publiés par le Conseil des ports nationaux, démontre que seul...

Je dis bien "seul".

...le port de Trois-Rivières, de tous les ports de l'Atlantique et du Saint-Maurice, a réussi à accumuler un surplus net d'opérations. En effet, le dernier rapport officiel publié par la Commission des ports nationaux, en 1953, fournit les détails suivants:

Ports	Deficit	Surplus
Halifax	\$ 8,201,444.07	
St-Jean, (N.-B.) .	9,278,467.04	
Chicoutimi	2,819,897.84	
Québec	27,060,829.33	
Trois-Rivières		\$836,586.81 (1)
Montréal	9,282,276.24	

(1) Un réajustement en moins du surplus de \$2,578,613.76 en 1952, a affecté le surplus accumulé.

Et, pendant tout ce temps, soit

De 1936 à 1953, la Commission des ports nationaux a investi en améliorations capitales, dans le port de Trois-Rivières, la somme de \$594,058...

... somme qui a été affectée, en grande partie, à la construction d'un hangar, il y a deux ans.

Une analyse des dépenses capitales dans certains ports du Canada (Tableau II) pour fins comparatives, pour les années 1936 à 1953, est annexée.

Notons que dans les ports de Halifax, St-Jean, Chicoutimi et Québec, le Conseil des ports nationaux a dépensé en améliorations capitales respectivement \$6,692,991, \$9,820,529, \$68,492, \$3,942,457 contre \$594,058 pour Trois-Rivières, le seul port qui accuse un surplus.