

Au cours des cinq dernières années, nos élévateurs ont accueilli 420 bateaux des Grands Lacs, et 1,500 wagons de grain. Environ 178 millions de boisseaux de grain ont été convoyés sur 440 vapeurs de ligne.

La Société d'élévateurs à grain de Trois-Rivières a dépensé au cours des cinq dernières années, dans la ville où j'habite, \$7,310,000 en traitements et en frais divers. Plus de 7,161,180 tonnes de marchandises de toutes sortes ont été entreposées dans nos élévateurs au cours des cinq dernières années. Je précise à nouveau qu'étant donné l'impact d'une telle industrie sur notre économie nationale et locale, le ministre devrait accorder une haute priorité à la solution de ce problème.

[Français]

Voici à mon point de vue, les remèdes qu'il faudrait suggérer:

1. Il devrait, je crois, y avoir rencontre entre les représentants autorisés du Conseil des ports nationaux, le ministre des Affaires municipales de Québec ou ses représentants, et les autorités de la municipalité de Trois-Rivières, de même que celles de *Three Rivers Grain Elevators Company*.

2. J'ai l'impression que le conseil municipal de Trois-Rivières, avec l'assentiment du ministère des Affaires municipales de Québec, à la suite d'une semblable rencontre, serait disposé à consentir certains arrangements selon une formule graduée, peut-être.

3. Il reste que tout cela ne sera pas suffisant. Il faudra probablement que la Commission des grains consente certaines hausses des tarifs de manutention dans la mesure où l'on pourrait les conserver compétitifs avec ceux des autres pays.

• (8.10 p.m.)

4. Il faudrait de plus que le Conseil des ports nationaux accorde certaines réductions de loyer et aille même jusqu'à consentir certaines subventions pour contrebalancer cette malencontreuse hausse de taxes qui menace de faire disparaître nos élévateurs à grain.

Monsieur le président, si l'on tient compte du fait que, toute proportion gardée, le port de Trois Rivières est l'un des plus rémunérateurs de tout le Canada, on comprendra que je suis justifié de proposer de telles mesures. Je répète qu'il est très urgent qu'une solution soit trouvée à ce problème, à l'avantage de tous les intéressés.

Je ferai une digression pour signaler une autre situation que je ne m'explique pas bien.

On a nommé, ces dernières semaines, au port de Trois-Rivières, un nouveau gérant. Il nous est tombé du ciel, venant je ne sais d'où. On m'apprend qu'il n'a que cinq années de service auprès du Conseil des ports nationaux, qu'il n'a subi aucune sorte d'examen

du Service civil, qu'on n'a pas fait d'appel de candidatures pour cet emploi et que même s'il s'appelle M. Lauzon, à toutes fins pratiques, il est péniblement bilingue. Loin de moi l'idée de lui reprocher cette carence, et s'il s'appelait M. Webster ou M. Pickersgill, je le féliciterais, au contraire, du peu de français qu'il possède.

Mais je sais que nous avons déjà, au sein du personnel du bureau de Trois-Rivières, des employés compétents de 10, 15, 20 et 25 ans de service. Il y en a même un qui avait sacrifié son tour de gérance et à qui on avait alors promis la promotion. Je ne m'explique pas très bien qu'on en ait nommé un qui ne compte que cinq années d'expérience, à moins qu'on nous donne la preuve qu'il possède une compétence transcendante.

Je me propose, monsieur le président, de faire une enquête plus approfondie sur les normes qui régissent les promotions au Conseil des ports nationaux.

Et je reviens à mes moutons. J'ai dit qu'en face du développement extraordinaire que vont connaître l'industrie et le commerce de ma région, il faut, de toute nécessité, établir une planification du développement des facilités portuaires à Trois-Rivières et au Cap-de-la-Madeleine.

Je m'excuse si j'empiète sur le terrain de mon collègue, l'honorable député de Champlain (M. Matte), mais d'ici quelques mois, cela fera partie de mon comté, et je vais au-devant des coups. Il faudra alors prévoir une planification pour au moins les 10 prochaines années, car ce que nous avons devient très insuffisant, en face de ce qui s'annonce pour notre région. Et je soumets qu'il serait sage de prolonger les facilités portuaires vers le Cap-de-la-Madeleine, afin de mieux desservir les industries du secteur de Trois-Rivières, à l'ouest du Saint-Maurice, au nord du Saint-Laurent.

Il fut un temps, lors de la première Grande Guerre, où Trois-Rivières avait son bassin de radoub. Chez nous, on a l'impression qu'il faudrait prendre des dispositions pour réinstaller ce bassin de radoub, au moins pour les navires de faible tonnage, toujours dans l'optique de ce qui s'en vient dans nos parages. Et l'on fera d'une pierre deux coups, parce que la municipalité de Trois-Rivières, avec la coopération de citoyens généreux, a investi plusieurs milliers de dollars pour construire une marina qui est certainement l'une des plus modernes et des mieux situées dans tout le Canada. On y accueille déjà un grand nombre d'embarcations américaines et l'on s'attend à être débordé au cours de 1967. Il n'y faudrait qu'un peu de dragage et quelques installations secondaires.

[M. Mongrain.]