

Les péages existants sont imposés non par le Parlement du Canada mais par l'accord de 1959 conclu entre les Administrations de la voie maritime du Canada et des États-Unis; je ne voudrais pas manquer de signaler l'importance de cette date, 1959. Bien des gens qui ont examiné cette question sont d'avis que l'accord de 1959 n'est peut-être pas valable.

La loi du traité des eaux limitrophes internationales de 1911 dispose:

...que la navigation de toutes les eaux limitrophes navigables se continue pour toujours, libre et ouverte dans un but de commerce pour les habitants et pour les navires, vaisseaux et bateaux...

...du Canada et des États-Unis.

L'article 28 de la loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent stipule que:

...rien dans la présente loi n'atteint l'application de la Loi du traité des eaux limitrophes internationales de 1911.

Bref, le Parlement canadien n'a pas modifié, bien qu'il eût pu le faire, le règlement selon lequel les habitants, les navires et vaisseaux du Canada et des États-Unis doivent avoir libre accès aux eaux. Il est par conséquent raisonnable de supposer que les articles concernant les droits de péage, dans la loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, doivent être interprétés comme autorisant ces droits seulement dans le cas des navires, passagers ou cargaisons autres que ceux du Canada et des États-Unis.

On soutient, en second lieu, qu'il ne serait pas facile de recueillir la majorité des voix au Parlement pour décider du libre accès dans un cas et non dans les autres. Même si cette théorie semble raisonnable, elle n'a aucune application pratique, du point de vue des droits de péage.

Tout d'abord, la circulation sur la voie maritime est loin d'être exempte de frais, même si l'on ne tient pas compte des droits de péage. Il y a imposition de frais pour usage des installations sur le rivage et des services se rapportant à la voie maritime. Deuxièmement, l'affirmation semble laisser entendre que certains genres de trafic ne sont pas exempts de frais. Le fait est que le trafic de tout genre est exempt de frais jusqu'à un certain point. Personne n'ignore que tous les moyens de transport au pays bénéficient de subventions appréciables. C'est une question de proportion, et il est difficile d'évaluer dans quelle proportion les divers moyens de transports bénéficient d'une subvention.

Avant de pouvoir décider de l'imposition de droits de péage et, le cas échéant, d'en fixer le chiffre, il faudrait sûrement examiner les subventions mises à la disposition de tous les

moyens de transport. Sans cela, toute étude des droits de péage dans la voie maritime se ferait à l'aveuglette et risquerait d'aboutir à de graves injustices.

• (4.30 p.m.)

On présente aussi un autre argument trompeur: la voie maritime n'est pas utile à tout le pays et il serait donc injuste qu'elle reçoive l'aide du Trésor public. Je crois pouvoir dire à bon droit que pareille thèse oublie le rôle véritable de la voie maritime. Le très honorable Vincent Massey, un des grands hommes d'État canadiens, déclarait dans un discours en 1964:

«Si la politique nationale qui vise à maintenir les liens entre l'Est et l'Ouest est mise en doute, les sceptiques sont des gens qui ne comprennent pas le pays où ils vivent.»

Un autre grand homme d'État a dit que cette entreprise était d'intérêt national et qu'elle bénéficierait au Canada d'un océan à l'autre. Si l'on sait quelles marchandises passent par la voie maritime, il apparaît clairement que cette dernière dessert tout le Canada et non seulement les régions riveraines. C'est l'une des grandes artères de l'économie canadienne.

Les cargaisons sans précédent manutentionnées en 1965, représentant une augmentation de 115 p. 100 sur 1959, comprenaient la série complète des exportations canadiennes: produits forestiers, céréales et autres produits agricoles, minerai de fer et produits ouvrés. Elles comprenaient aussi de grandes quantités de charbon importé des États-Unis, sans lequel les industries lourdes et autres du Canada ne sauraient se maintenir à notre époque de vive concurrence. Les expéditions considérables de charbon de l'île du Cap-Breton vers le centre du Canada ne seraient pas rentables, si ce n'était le coût de transport modique par la voie maritime. Comme les exportations de tous les principaux secteurs de notre commerce d'exportation, provenant de presque toutes les parties du Canada, empruntent la voie maritime, il est essentiel de maintenir un coût de transport peu élevé pour que nos prix puissent soutenir la concurrence sur les marchés étrangers.

Avant de terminer, j'aimerais signaler certains autres points à la Chambre. Tout d'abord, la voie maritime du Saint-Laurent de 124 milles, entre Montréal et le lac Ontario, est la seule voie navigable passible de péage au Canada. En outre, c'est la seule partie des 27,000 milles de voies navigables en Amérique du Nord à être soumise au péage. Le péage le long de la voie maritime et du canal maritime de Welland fait monter le prix des matières premières pour les fabricants canadiens.