

venues. Je sais que notre dixième province est plutôt isolée. Cependant, quand je voyage en train et que je constate que les veuves de Brown, Smith et Jones jouissent du privilège du transport gratuit, je me dis que le moment est venu de consacrer quelques dollars à l'étude de cette question, car si la plus grande partie des bénéficiaires ont droit à ce privilège, il y en a environ le dixième qui n'y ont pas droit. Ce privilège est accordé aux membres du Parlement, ainsi qu'à leurs épouses, fils et filles, petits-fils et petites-filles, et aussi à leurs blondes, lorsqu'ils voyagent en trains ou en paquebots. Il faudrait contrôler ce privilège, et le diminuer quand c'est possible. On ne devrait pas en abuser.

Je constate depuis trente ans qu'on en abuse, mais je n'entrerai pas dans les détails, bien que je pourrais le faire si on me le demandait.

M. McIvor: L'honorable député favoriserait-il la suppression des avantages accordés à l'égard du transport, de sorte que seules nos dépenses seraient payées?

M. Harris (Danforth): A condition de fournir les pièces justificatives.

M. Sinclair: Remettez votre passe.

M. le président: A l'ordre! Je rappelle aux honorables députés que le crédit à l'étude a trait au service des canaux.

M. Catherwood: Je croyais que nous examinions le premier crédit.

M. le président: Non; il a été adopté hier.

M. Catherwood: Alors, j'ai quelques observations à faire au sujet du crédit n° 473. J'ai une série de questions à poser au ministre au sujet de quelques canaux de la région d'Ottawa. Peut-il nous dire à combien s'élèvent les frais d'entretien et d'exploitation du canal Rideau? Tient-on un registre du nombre de bateaux de tous genres qui passent par le canal et, s'il en est ainsi, quel en a été le nombre en 1950 et en 1949?

L'hon. M. Chevrier: Dans les crédits à l'étude, l'entretien du canal Rideau est établi à \$368,565. Je pourrai obtenir pour l'honorable député le nombre des bateaux qui sont passés par le canal.

M. Catherwood: Ma question suivante porte sur le canal Welland, qui m'intéresse quelque peu. Le ministre peut-il me dire à combien se chiffrent les recettes d'exploitation de ce canal pour l'année 1950?

L'hon. M. Chevrier: Je crains de ne pas avoir le renseignement sous la main.

[M. Harris (Danforth).]

M. Catherwood: D'où proviennent ces recettes?

L'hon. M. Chevrier: Surtout de la location des terres et de la mise en valeur de l'énergie sur le canal Welland.

M. Catherwood: Dans les comptes publics de l'an dernier, une somme de \$10,000 était destinée au transfert de terres et de responsabilités à l'égard du canal d'alimentation Welland. Sauf erreur, cette somme n'a pas été utilisée. Les crédits de cette année renferment-ils une somme semblable?

L'hon. M. Chevrier: Ces \$10,000 n'ont pas été utilisés parce qu'il n'a pas été effectué d'entente entre le township intéressé et le ministère. Cette somme sera utilisée, cette année, si une entente est effectuée.

M. Catherwood: Quelles furent les recettes totales de tous les canaux du Canada, au cours de l'année 1950?

L'hon. M. Chevrier: Un peu plus de \$1,100,000.

(Le crédit est adopté.)

Service des canaux—

475. Dépenses relatives aux levés et investigations sur le canal maritime du Saint-Laurent, \$10,000.

M. Green: Ce poste a trait au canal maritime du Saint-Laurent. Quel effet prévoit-on que l'aménagement de ce canal pourra avoir sur le réseau des transports du Canada? Hier, le comité des syndicats de cheminots chargé d'étudier la législation a présenté des vœux au sujet du projet de canalisation du Saint-Laurent. Voici les termes qu'il a employés:

Nous considérons que la valeur du projet d'une voie maritime au Canada est problématique; son coût, très réel; son utilité très douteuse; et il y a lieu de s'inquiéter des répercussions qu'il pourrait avoir dans le domaine des transports.

Comme on le sait, j'ai dit hier soir qu'on devrait former un organisme, une commission peut-être, pour étudier la question en elle-même, ainsi que les effets que produirait sur nos services de transport la canalisation du Saint-Laurent. On pourrait charger un comité de la Chambre de procéder à une telle étude. Sauf erreur, on s'est peu arrêté à la question, qui présente pourtant une extrême importance, étant donné que le rapport Turgeon marque le début d'une ère nouvelle en matière de transports. Il paraît opportun d'étudier dans son ensemble le problème des transports, dont la canalisation du Saint-Laurent doit constituer l'un des plus importants aspects. Le ministre nous ferait-il part des répercussions qu'aurait sur nos services de transport la canalisation du Saint-Laurent?