

d'immobilisation. Pourquoi le gouvernement ne pourrait-il pas modifier cette loi et tout autre accord international ou autre y afférent, de façon à étendre la période d'amortissement sur 75 années, et réduire ainsi les sorties de fonds? La période d'amortissement devrait peut-être même être répartie sur un siècle. Pourquoi les Canadiens d'une ou deux générations devraient-ils supporter le coût d'une entreprise qui doit durer, selon toute vraisemblance, 1,000 ans. Je ne vois rien d'intrinsèquement mauvais à répartir cet amortissement sur quatre ou cinq générations. Comme je l'ai dit plus tôt, je ne suis pas du tout convaincu que nous réussissions jamais à liquider la dette. Les experts se sont tellement trompés au début, dans leurs prévisions du volume de la circulation dans la voie maritime, que j'éprouve maintenant des doutes chaque fois qu'on parle de liquider la dette.

● (5.50 p.m.)

Je ne sais si cela réussirait ou non, mais il me semble, si l'on est fondé à s'opposer à une augmentation du péage sur la voie maritime du Saint-Laurent, en dépit de la question discutable de savoir si la voie maritime doit être rentable que la prolongation de cette période pourrait dissiper la controverse actuelle. A mon sens, le point de vue de l'ouest a du poids et ne saurait être négligé au détriment de toute région canadienne à l'ouest de la voie. Cette façon de procéder ne serait pas nécessairement accueillie avec chaleur par les gens des Maritimes qui gagnent leur vie grâce aux ports; d'autre part, je suis sûr qu'on ne s'y opposerait pas vigoureusement.

Dans les Maritimes, surtout à Halifax, nous réalisons rapidement que nous ne pouvons plus livrer bataille à chaque fois qu'on propose quelque mesure pouvant porter atteinte au bien-être d'Halifax et de Saint-Jean. Si un brise-glace s'engage sur le fleuve, nous protestons, et pour cause à mon avis, mais nous nous demandons en effet si le gouvernement le fait pour empêcher le fleuve de geler de bord en bord ou pour permettre la navigation. Nous mettons parfois en doute la sincérité du gouvernement quand il rend hommage aux ports d'Halifax et de Saint-Jean. S'il veut maintenir le fleuve ouvert, qu'il nous en fasse part, et je suis sûr qu'il constatera notre esprit de collaboration.

Je sais que les députés de l'Ouest comprendront que nous ne cherchons pas à dénigrer leur attitude. Je reconnais de nouveau le dur coup que représentent les majorations impor-

tantes des péages pour le mouvement des céréales, mais je leur rappellerais, ainsi qu'au gouvernement, que pareille situation nous fournirait une occasion merveilleuse d'en favoriser l'application à tout prix. Toutefois, ce serait enlever quelque chose à un secteur de l'économie et à une région du pays au profit d'une autre région: Nous ne sommes pas disposés à le faire.

Les temps ont changé. A Halifax et à Saint-Jean, nous sommes prêts à accepter notre rôle de ports de la côte est. A Halifax, nous en venons à reconnaître que notre principal atout et notre grand avenir résident dans le fait que nous possédons un port en eau profonde. Dans dix ans, l'existence ou l'absence de droits de péage sur la Voie maritime ne comptera guère. Suivant la nouvelle conception du transport des marchandises par bateau, nous parlons aujourd'hui de navires qui jaugeraient 150,000 ou 300,000 tonneaux. Certaines compagnies pétrolières et d'autres entreprises dans le monde songent maintenant sérieusement à des navires de 500,000 tonneaux. Avant longtemps, les cargos qui sillonneront toutes les mers ne causeront plus aucun problème à Halifax, par rapport à la Voie maritime, car ils ne pourront même plus remonter le fleuve en amont de Québec.

Notre argument des trois prochains siècles ne portera pas sur la contribution de la voie maritime au bien-être d'Halifax et de Saint-Jean, mais nous nous opposerons plutôt à tout programme important de dragage et d'ouverture de la voie maritime facilitant l'accès des océaniques sur qui, nous l'espérons, reposera notre avenir naturel.

J'aimerais faire au ministre suppléant l'unique proposition que voici. Il devrait peut-être demander à ses collègues d'étudier la possibilité de porter la période d'amortissement de 50 à 75 ou 100 ans.

**M. Jim McNulty (Lincoln):** Monsieur l'Orateur, je serai très bref. Comme la plupart des députés le savent, le canal de Welland est dans la circonscription de Lincoln et a naturellement une grande valeur économique pour notre région. J'aimerais moi aussi m'opposer à la recommandation de l'administration de la voie maritime du Saint-Laurent visant à augmenter les taux de péage sur la voie maritime de Montréal au lac Ontario et à l'imposition de nouveaux péages d'écluse sur le canal maritime de Welland. En réalité, je crois que plus les taux de péage seront bas, moins l'économie canadienne en souffrira. La voie maritime a largement contribué à la haute