

cernant les droits de péage de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent. On y cite certains exemples. Ainsi, les chemins de fer nationaux sont subventionnés. Il y a la subvention pour le tarif-marchandises des Maritimes et la subvention de fonction Est-Ouest. Il y a le chemin de fer de l'Hudson-Bay, la route transcanadienne et les aéroports. On ne demande pas à ces voies de transport de payer leurs frais d'immobilisation, alors pourquoi l'exiger de la voie maritime du Saint-Laurent?

Dire qu'il y a un accord entre le Canada et les États-Unis ne suffit pas. Je pense que le gouvernement devrait discuter sans tarder de cette question avec les entreprises américaines. Je suis certain qu'on pourrait en arriver à certains arrangements dans l'intérêt du pays. Ensuite, on devrait s'occuper d'aménager une voie maritime entièrement canadienne.

• (4.00 p.m.)

On sait que le trafic augmente sur la voie maritime mais qu'il ne rapporte pas encore assez du point de vue financier. J'estime que la rentabilité de la voie maritime exige un trafic maximum et des navires transportant des cargaisons plus considérables. Il ne fait aucun doute qu'un trafic accru, donc des recettes plus élevées découlant des péages, réglerait automatiquement la question que pose la liquidation de l'actif. Il faudrait que celle-ci soit répartie sur une longue période de temps, et non pas sur 50 ans seulement. J'estime que le niveau actuel des péages, si ceux-ci restent en vigueur, a atteint son maximum, mais comme je l'ai dit plus tôt, on devrait les abolir.

L'administrateur du port de Chicago, le capitaine John J. Manley, a demandé récemment qu'on abolisse tous les péages sur la voie maritime du Saint-Laurent. Voici ce qu'il a dit:

Les États-Unis devraient revenir à l'ancienne politique des cours d'eau navigable sans péage et abandonner, dans l'intérêt national, l'idée de recouvrer le coût de construction de la voie maritime au moyen de péages.

A mon sens, cela s'applique aussi à nous. De 1848 à 1959, il y avait une voie maritime entièrement canadienne entre Montréal et le lac Érié. Cette voie maritime a été exempte de péage durant la plus grande partie de son existence de 111 ans, pour le grand avantage de notre économie nationale. Aujourd'hui, le Canada est de loin le plus grand usager de la voie maritime. Elle joue un grand rôle pour notre bien-être national. La voie maritime du Saint-Laurent, de Montréal au lac Ontario, est la seule du continent nord-américain qui exige un droit de péage. A cause de cela, les producteurs canadiens de pro-

duits ouverts et naturels se trouvent désavantagés sur les marchés intérieurs et mondiaux. Je pourrais entrer dans plus de détails à ce sujet mais je ne crois pas que cela soit nécessaire. J'en ai parlé longuement le 12 avril 1965.

Pour terminer, je voudrais dire que même si ce débat est quelque peu prématuré, je crois sincèrement qu'il sera fructueux. Cette question n'a pas été débattue à fond depuis 15 ans. J'espère que l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent examinera très sérieusement toutes les recommandations qu'elle voudra formuler après ses audiences publiques. J'espère que le gouvernement étudiera sérieusement les recommandations de l'Administration compte tenu du fardeau que constitue le péage pour l'économie canadienne. J'espère que les députés auront l'occasion, en comité ou durant l'examen des crédits, d'étudier plus à fond la recommandation visant à augmenter les péages.

J'ai une autre critique à formuler. Je reproche à l'Administration de la voie maritime d'avoir tenu secret et de n'avoir pas communiqué le rapport qu'elle a reçu. Les députés se rappelleront qu'on fait beaucoup de bruit autour de l'idée de demander à des économistes indépendants de l'organisme de présenter un rapport à l'Administration. J'ai appelé l'Administration et demandé qu'on me fournisse un exemplaire du rapport. Le secrétaire qui m'a répondu était très poli. Il avait reçu des ordres et s'y conformait. Néanmoins, il a déclaré que le rapport ne pouvait être mis en circulation parce qu'on le tenait pour très confidentiel.

Comment pourra-t-on, en vérité présenter une thèse convenable si les faits économiques devant l'étayer ne sont pas rendus publics? Je ne puis comprendre, monsieur l'Orateur, pourquoi l'Administration essaie de tenir le rapport secret. Il sera mis à la disposition du gouvernement. Quand la question sera déferée au comité des transports et communications, je suis certain que le rapport sera remis au comité. J'exhorte sincèrement le ministre des Transports (M. Pickersgill) et le ministre suppléant ou associé à discuter avec les représentants de l'Administration la mise en circulation de ce rapport économique, afin que ceux qui désirent présenter leurs thèses disposent de toutes les données. L'Administration n'a rien à cacher, et en agissant de la sorte, elle s'expose à une critique injustifiée.

**M. Barnett:** Le député me permettrait-il de poser une question?

**M. Macaluso:** Certainement.

**M. Barnett:** Pourrait-il dire à la Chambre si le débat de 1951, duquel il a tiré certaines observations du ministre des Transports d'alors, portait sur la possibilité, pour le Canada,