

Mlle LaMarsh: Monsieur le président, le ministre nous dira peut-être si l'étude de la question sera un peu plus rapide qu'elle ne l'a été les dernières années, d'autant que, selon des nouvelles parues à plusieurs reprises dans les journaux, il est probable qu'on aménagera un canal entièrement américain dans l'État de New-York, dans l'idée de contourner le canal Welland, si les droits de péage actuels sont maintenus.

J'espère que l'une des plus anciennes voies fluviales du pays, pour laquelle on dépense des montants considérables depuis des années, et qui a créé beaucoup d'activité commerciale pour les habitants de ma circonscription et des autres secteurs du comté de Welland, ne sera pas abandonnée s'il y avait une possibilité qu'à cause de ces droits de péage, les États-Unis contournent entièrement ce canal, en en aménageant un eux-mêmes.

M. le président: Le crédit 666 est-il adopté?

M. Fisher: Non, monsieur le président. Le ministre pourrait-il nous dire quel est le déficit estimatif de la voie maritime du Saint-Laurent, pour l'année qui vient. Il convient, je pense, de poser cette question, puisqu'il semble bien que la voie maritime n'ait pas connu le succès financier qu'on avait prévu; autrement dit, il y a retard sur les prévisions. Comme le révèle les questions que vient de poser l'honorable membre de l'opposition, on exerce beaucoup de pression en vue d'obtenir une réduction de péage, ce qui aurait probablement pour effet d'augmenter sensiblement les chances d'un déficit.

Voilà pourquoi je demanderai au ministre si, par exemple, l'adoption de la thèse ou du raisonnement avancé par l'amiral Mainguy signifierait qu'il ne faudrait plus voir dans la voie maritime du Saint-Laurent une entreprise éventuellement rentable. Est-ce là un des éléments que le gouvernement étudie à l'heure actuelle?

L'hon. M. Balcer: Monsieur le président, il n'y a pas de doute que supprimer le péage, ou le réduire ou encore modifier l'échelle de péage sont toutes des décisions qui pourraient modifier l'avenir financier de la voie maritime du Saint-Laurent. Toutefois, je ne suis pas un spécialiste de la finance et je pourrais difficilement dire, pour l'instant, quel en serait l'effet sur le financement futur de la voie maritime. Mais, il n'y a pas de doute qu'une réduction du péage ou l'abolition du péage influerait sur les recettes et dépenses de la voie maritime du Saint-Laurent.

M. Fisher: J'ai lu dans les journaux que les fonctionnaires du ministre avaient eu des entretiens, avec leurs homologues américains à propos de l'ensemble de la question de la

voie maritime du Saint-Laurent. Je veux poser une question précise au ministre. Des entretiens ont-ils eu lieu, non pas avec l'administration américaine de la voie maritime, mais avec des membres du cabinet ou des membres de l'exécutif des États-Unis—je pense moins à cette administration qu'à l'exécutif du président—pour savoir quelle serait la politique américaine si le Canada décidait d'abolir ou de diminuer fortement les péages du canal Welland. La question m'apparaît pertinente. Le gouvernement américain devrait être consulté au sujet de l'abolition du péage car l'accord général prévoit un certain équilibre des charges. Je voudrais bien qu'on réponde à cette question.

L'hon. M. Balcer: Les deux administrations travaillent en étroite collaboration et si, d'un autre côté, nous prenions une décision, les Américains en seraient informés, j'en suis convaincu. Quant à des entretiens à l'échelon ministériel, il n'y en a pas eu ces derniers mois.

M. Fisher: Puis-je demander un autre renseignement? Le Canada pourrait-il décider unilatéralement d'abolir les péages du canal Welland?

L'hon. M. Balcer: Ce qu'on me demande maintenant c'est une opinion juridique. Il faudrait que je revoie le traité. Je préfère ne pas me prononcer maintenant.

M. Fisher: Le ministre pourrait-il me répondre par lettre très prochainement?

L'hon. M. Balcer: Je le ferai volontiers.

Mlle LaMarsh: Reprenant le sujet soulevé par le préopinant, est-il vrai qu'on demande avec insistance depuis quelque temps la diminution ou l'abolition des péages du canal Welland notamment parce que le traité renferme une description assez vague des eaux de la voie maritime qui devaient y être comprises. Depuis la conclusion du traité, on s'est demandé si le canal Welland devait y être rattaché, d'autant plus que le doublage des écluses n'est pas terminé et que les fonds à affecter au canal ont été dépassés avant l'achèvement de la voie maritime.

Voilà pourquoi, en ce qui concerne le canal Welland, il n'est pas nécessaire que les deux pays prennent une décision en commun. Toutefois, toute décision entraînerait une réévaluation des péages de la voie maritime d'un bout à l'autre et je ne crois pas qu'il serait possible de faire cette réévaluation unilatéralement. Si le ministre est de cet avis—et de son propre aveu il n'y a pas eu d'entretien à l'échelon élevé, d'entretien des chefs des gouvernements canadien et américain—tout espoir de réduction ou d'abolition des péages