

Le très hon. M. Diefenbaker: Puis-je poser une autre question au représentant? Comme le secrétaire d'État aux Affaires extérieures (M. Martin) ne s'occupe pas du tout de politique mais que, par contre, il vient d'une région où le trafic maritime est le plus intense du monde, pourrait-il s'attendrir à cet égard et veiller à ce que le péage ne soit pas augmenté?

L'hon. M. Turner: Monsieur l'Orateur, en réponse à cette question je n'ai qu'une chose à dire: les mesures législatives et les efforts du gouvernement ont fait de Windsor un des centres commerciaux les plus prospères et importants du pays; je suis convaincu que les gens sont enchantés de la façon dont le secrétaire d'État aux Affaires étrangères les représente.

M. l'Orateur: Le député de Rosthern veut-il poser une question?

M. Nasserden: Non, je voudrais prendre la parole.

M. l'Orateur: Le député d'Halifax a la parole.

M. J. M. Forrestall (Halifax): Monsieur l'Orateur, tout comme mon collègue, le député senior d'Halifax, qui a pris la parole tout à l'heure, je le dis sans ambages, je professe la modération. Nous comprenons le problème soulevé cet après-midi par le député de Kindersley (M. Cantelon). Nous comprenons les complications, les effets et les répercussions d'un relèvement du péage sur la voie maritime du Saint-Laurent. Nous comprenons tout cela en nous plaçant au point de vue des habitants des provinces Maritimes, qui ont l'honneur de représenter un des grands ports du monde.

Comme l'a laissé entendre tout à l'heure le député senior d'Halifax, toute cette affaire n'est en réalité que le symptôme d'un manque de politique bien définie en matière de transports au Canada. Cette carence est aussi visible dans notre système ferroviaire. Je n'ai pas besoin de souligner l'absence d'une politique aérienne régionale. Actuellement, nous sommes divisés sur la politique à adopter pour la voie maritime. Nous sommes en conflit. Nos prises de position sont contradictoires et incompatibles avec nos intérêts régionaux.

Étant d'Halifax, je dois avouer que je pourrais trouver cette augmentation substantielle du péage sur la voie maritime très agréable. Cette mesure aurait l'heureux effet de détourner un tonnage considérable vers

[L'hon. M. Turner.]

Halifax; nous pourrions expédier ce tonnage par chemin de fer et par camion vers le reste du Canada, en particulier vers les régions situées à l'Ouest de la voie maritime du Saint-Laurent.

Il serait très facile de nous lever et d'appuyer les mesures que les autorités de la voie maritime ont l'intention avouée de prendre, mais par loyauté envers l'ensemble du Canada et les usagers de la voie maritime, j'espère que le gouvernement adoptera une solution satisfaisante pour tous les Canadiens, sans nuire pour autant à la situation de port national d'Halifax. On pourrait, à mon avis, en dire autant de Saint-Jean où les problèmes sont identiques aux nôtres.

La difficulté présente, semble-t-il, est classique dans toute entreprise dont le revenu ne permet pas le remboursement de la dette.

Dans les «Remarques concernant les états financiers» du rapport annuel de 1964 de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent on trouve ce qui suit à la page 14, paragraphe 4:

Conformément aux dispositions du décret C.P. 1964-2036 du 23 décembre 1964, le montant principal des emprunts productifs d'intérêts obtenus en vertu de l'article 25 de la loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent pour le financement de la construction de la voie maritime, plus les intérêts précédemment différés et tous les autres intérêts courus ou à échoir au 31 décembre 1966, devra être remboursé, avec les intérêts courants, en quarante-trois versements annuels égaux, à compter du 31 décembre 1967.

Le ministre suppléant a laissé entendre qu'il faudrait peut-être songer à oublier le coût d'immobilisation de la voie maritime. Il a parlé, à juste titre, des conséquences que cela entraînerait. Certains effets, immédiats et considérables, ne seraient pas très agréables pour les personnes en cause.

Le ministre a parlé aussi de l'article 16. Compte tenu de cet article, et même si on a beau se payer de paroles au sujet de la dette d'établissement de la voie maritime, je doute fort qu'elle soit jamais remboursée. Ceci dit, le gouvernement pourrait peut-être résoudre le problème en revoyant l'article 16 du chapitre 242 des Statuts révisés de 1952. L'article 16 (b) précise:

...des montants suffisants pour amortir le principal des sommes ainsi empruntées pendant une période d'au plus cinquante ans...

Si j'étais en affaires et si j'achetais un appareil, il serait utile d'amortir au plus tôt cet achat, si mes affaires allaient bien. Mais je m'occupe de transport aérien et je préfère amortir mon matériel à longue échéance afin de réduire les sorties annuelles de fonds