

5. Péages et droits d'éclusement

(en milliers de dollars)

	Section Montréal- Lac Ontario (Péages)	Canal Welland (Droits)	Total Recettes
	\$	\$	\$
1959.....	7,105	1,224	8,329
1960.....	7,156	1,327	8,483
1961.....	8,086	1,462	9,548
1962.....	8,914	641	9,555
1963.....	10,730	—	10,730
1964.....	13,545	—	13,545
1965.....	15,481	—	15,481
1966.....	17,282	—	17,282
1967.....	16,356	926	17,282
1968.....	18,141	1,756	19,897
1969.....	15,636	2,502	18,138
1970.....	18,599	3,545	22,144
1971.....	20,041	4,347	24,388
	177,072	17,730	194,802

6. Le gouvernement procède à l'étude de la structure financière de l'Administration de la voie maritime pour déterminer si ses obligations devraient être changées pour mieux correspondre à une évaluation réaliste des revenus escomptés. Bien que l'Administration de la voie maritime ait, depuis 1959, remboursé au gouvernement fédéral plus de 115 millions de dollars, en sus des frais d'exploitation et d'entretien de la section Montréal-Lac Ontario, elle n'a pas été capable de payer tous les intérêts dûs ni de rembourser une partie des frais de construction initiaux. Par suite de son défaut de paiement des intérêts, l'Administration a vu accroître ses dettes actives à un point tel qu'il serait vain de croire que les revenus futurs des péages lui permettront de faire face à ses engagements, si elle garde la même structure financière. En 1970, le gouvernement des États-Unis a révisé la structure financière de l'organisation américaine équivalente à l'Administration canadienne de la voie maritime, la Saint-Lawrence Seaway Development Corporation, afin que celle-ci ne soit financièrement responsable que des frais annuels d'exploitation et d'entretien et du remboursement des frais initiaux de premier établissement de la construction. Elle a été dégagée du paiement des intérêts échus et à venir. Cette méthode, ainsi que d'autres propositions telles que celles du rapport Carr, représentent les modifications qu'il serait possible d'apporter au système actuel de remboursement des dettes actives de l'Administration de la voie maritime.

LE QUAI DE DARTMOUTH

Question n° 185—M. Forrestall:

Relativement à la réponse à la question 127 figurant à la page 1277 du *hansard* et datée du 18 novembre 1970, a) quelles ont été les conclusions du rapport de la société de consultation, b) quelles recommandations le gouvernement a-t-il reçues à ce jour de la part de la direction du port de Halifax, c) quelles mesures comptent-on prendre dans l'avenir immédiat?

M. Gérard Duquet (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): Voici la réponse du Conseil des ports nationaux: a) dans son rapport, le bureau d'experts-conseils n'a pu se prononcer avec précision sur l'opportunité de démolir ou de réparer le quai. b) le port de Halifax a recommandé que la décision quant à la réparation du quai de Dartmouth soit remise à plus tard en attendant les résultats d'une étude sur les ressources du port. Cette

[M. Duquet.]

étude est actuellement en cours et sera terminée vers le 31 mai 1972. Entretemps, les déchets métalliques et les objets qui dépendent l'endroit ont été enlevés. c) voir réponse à la question b).

LES PAIEMENTS ANTICIPÉS POUR LE GRAIN DES PRAIRIES

Question n° 278—M. Korchinski:

1. Combien d'avances en espèces a-t-on faites aux termes de la Loi sur les paiements anticipés pour le grain des Prairies a) en 1969-1970, b) en 1970-1971?

2. Combien de bénéficiaires ont été déclarés en défaut a) en 1970-1971, b) en 1971-1972?

3. Combien de bénéficiaires ont été déclarés en défaut aux termes de l'article 13 c)?

4. Combien de ceux qui étaient en défaut ont fait des livraisons selon les contingents disponibles?

L'hon. Otto E. Lang (ministre de la Justice): 1. a) 122,080; b) 51,332; c) 34,239 jusqu'au 8 mai 1972.

2. a) 13,000; b) 13,500.

3. 11,000.

4. Les livraisons se rapportant à ces cas s'étendent sur une période de trois années. Le coût en termes de main-d'œuvre et de temps qu'il faudrait pour répondre à cette partie de la question serait beaucoup trop élevé. La Commission canadienne du blé estime qu'il faudrait au moins trois heures-hommes pour examiner les dossiers de livraisons de chaque producteur pour les trois années en cause afin de déterminer si on a profité de toutes les occasions de livraison. Le total d'heures requises pour enquêter sur les comptes d'avances en espèces en défaut dépasserait les trente mille heures-hommes.

LA SÉCURITÉ DES VÉHICULES AUTOMOBILES—LES DÉFAUTS DES VOITURES

Question n° 304—M. Mather:

Le ministre des Transports a-t-il exigé que les fabricants de voitures fassent un rappel de contrôle des véhicules pouvant être dangereux et qu'ils en paient les réparations et, dans l'affirmative, en vertu de quelle autorité?

M. Gérard Duquet (secrétaire parlementaire du ministre des Transports): En vertu de l'article 8 de la loi sur la sécurité des véhicules automobiles, tout manufacturier, distributeur ou importateur commet une infraction s'il omet de donner avis de tout défaut de construction, de conception ou de fonctionnement d'un véhicule automobile ou de ses pièces, qui nuit ou risque de nuire à la sécurité de fonctionnement de ce véhicule et dont il a connaissance. La loi fédérale n'exige pas spécifiquement du fabricant qu'il corrige les défauts de construction touchant à la sécurité des véhicules ou qu'il en paye les frais.

INDEMNITÉ À JAMES RICHARD CROSS

Question n° 320—M. Godin:

Le gouvernement a-t-il reconnu l'angoisse et les souffrances endurées par le diplomate britannique James Richard Cross pendant sa détention par le FLQ et, dans l'affirmative, a) a-t-il offert un montant d'argent à M. Cross à titre de compensation, b) s'agit-il d'un montant mensuel ou forfaitaire?

M. Barnett Danson (secrétaire parlementaire du premier ministre): a) L'angoisse et les souffrances que M. Cross a endurées pendant sa détention par le FLQ et le courage qu'il a montré au cours de sa terrible épreuve ont été, il va sans dire, reconnus par le gouvernement du