

quer au canal maritime de Welland. On tourne pourtant le problème en exigeant un droit d'écluse.

J'ai déjà dit, comme d'autres, que les audiences publiques ne feront pas changer d'avis la direction de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent. Je voudrais l'espérer, mais le discours d'un des membres de l'Administration de la voie maritime à Winnipeg la semaine dernière semblait indiquer qu'il n'avait pas l'intention de changer d'avis à la suite des audiences publiques.

Dans un sens, j'aurais aimé que cette question soit déferée au comité permanent des transports et communications. Je ne saurais pourtant reprocher aux députés de la soulever à la Chambre, puisque le débat sur la voie maritime du Saint-Laurent remonte à 15 ans. Le premier et le dernier débat a eu lieu en 1951.

On voudra bien me permettre de revenir quelques instants à ce débat. Fait intéressant à signaler, le ministre des Transports de l'époque, l'honorable Lionel Chevrier, déclarait, comme en fait foi la page 1661 du *hansard* du 4 décembre 1951, ce qui suit:

Pourquoi ce projet est-il nécessaire au point de vue de la navigation?... Cette voie permettra aussi la mise en valeur des gisements de minerai de fer du Québec et du Labrador. Elle ouvrira de grands marchés pour ces minerais dans la région des Grands lacs, marchés qui seraient par ailleurs inaccessibles au point de vue économique. Et, quant au revers de la médaille, les aciéries de l'intérieur du pays auront ainsi à leur disposition la meilleure source de minerai à plus bas prix, question très importante à l'heure actuelle.

Puisqu'il était si important, en 1951 d'assurer le transport par eau à coût modique, la chose s'impose encore bien plus de nos jours si nous voulons faire concurrence sur les marchés étrangers et accroître notre commerce d'exportation, surtout en ce qui concerne l'acier et les autres produits ouvrés.

M. Chevrier, dont les commentaires faits en 1951 s'appliquent tout aussi rigoureusement aujourd'hui, poursuivait:

Quelle répercussion la canalisation aura-t-elle sur les chemins de fer canadiens? Je ne crois pas que les chemins de fer se ressentent beaucoup des détournements de trafic vers la nouvelle voie maritime. Près de la moitié du trafic prévu pour cette voie consistera en minerai de fer, trafic qui n'existe pas encore, en ce qui concerne le bas Saint-Laurent tout aussi bien que les chemins de fer.

A la page 1666, il terminait de la façon suivante:

Pour conclure, permettez-moi de résumer en très peu de mots la manière de voir du gouvernement. Nous croyons que le Canada a besoin de la voie maritime du Saint-Laurent et de l'aménagement hydro-électrique dans le plus bref délai possible. Nous croyons que cette voie maritime importe au développement économique et est d'une nécessité urgente pour la défense nationale.

Ce n'est pas l'aspect de la défense nationale qui m'intéresse pour l'instant, mais

[M. Macaluso.]

la question est tout aussi importante de nos jours, sinon plus, du point de vue du développement économique du pays. Quand je songe à nos ventes considérables de blé à la Chine communiste, à la Russie et aux autres pays, je me demande où nous en serions aujourd'hui sans la voie maritime du Saint-Laurent.

Comme je le disais en avril dernier, le gouvernement canadien a commis une erreur, à mon avis; il aurait dû aménager la voie maritime du Saint-Laurent à ses frais, sans aucune aide des États-Unis. Nous n'avions vraiment pas besoin de cette aide. Grâce aux installations actuellement en voie de construction à Cornwall, la voie maritime pourrait être entièrement canadienne. Nous devrions, selon moi, entreprendre le parachèvement d'une voie maritime entièrement canadienne, dont nous serions maîtres, car cette voie joue un plus grand rôle dans notre économie que dans celle des États-Unis.

Il est intéressant de constater que cette hausse suscite beaucoup d'opposition aux États-Unis. En mars 1964, le sénateur Proxmire, du Wisconsin, adressait une lettre au secrétaire au Commerce, M. Luther H. Hodges, où il disait:

...toutes hausse des droits de péage va diminuer les revenus...

Sur la voie maritime.

...parce que les expéditions par cette voie vont baisser sensiblement.

L'accroissement des expéditions par les Grands lacs est d'une importance vitale pour l'ensemble de notre économie.

Le sénateur Proxmire ajoute:

Pour beaucoup de produits, y compris les céréales du *Midwest*, les Grands lacs devraient constituer la route la plus efficace de distribution, notamment, vers les marchés étrangers. Cette distribution efficace ne devrait pas être entravée par le tarif excessif et déraisonnable de la voie maritime.

On nous dit, monsieur l'Orateur, que les droits ne seront pas excessifs, qu'ils ne sont pas déraisonnables. A mon avis, nous devrions revenir à la tradition canadienne de laisser les voies navigables libres de péage. Quant à ceux qui prétendent que la voie maritime est subventionnée, je leur conseille d'examiner à quel point les tarifs sur la voie maritime et les canaux sont injustes. Je pense que nul autre mode de transport n'a jamais été placé dans l'obligation de rembourser au Trésor national les sommes qui y avaient été investies comme politique de développement national. Car la voie maritime a été aménagée pour stimuler le développement économique du pays.

Des documents fort intéressants présentés par la *Dominion Marine Association* montrent jusqu'où vont les distinctions injustes con-