

en disant ce que devrait être le nouveau taux.

A mon avis, cette critique n'est guère justifiée, car en vertu de la recommandation 6 du traité, l'Administration, en tant qu'un des organismes consultatifs envisagés, doit conseiller le gouvernement quant aux péages à imposer. Autrement dit, l'Administration est tenue, en vertu du traité, de proposer le montant des péages avant les audiences publiques. Cela ne signifie pas que l'Administration doive se montrer intransigeante en face des instances des Canadiens ou lorsqu'elle discutera de ces mesures avec les Américains à Chicago, les 8 et 9 juin.

Je signale également que l'argument invoqué par le très honorable représentant, pour montrer que ce n'est là qu'un autre exemple de soumission aux Américains, est, on ne peut plus spécieux. Il n'y a pas d'ententes secrètes. Il s'agit d'un traité public où la façon de procéder est énoncée clairement. Si les péages sont augmentés, le Canada n'en retirera pas plus de revenu, car selon la répartition du montant global, 71 p. 100 iront à l'Administration canadienne et 29 p. 100 à la société américaine. Autrement dit, les recettes provenant de la hausse des péages reviendront principalement à l'Administration canadienne. Ainsi, la conclusion portant que la question met aux prises les États-Unis et le Canada et que des pressions sont exercées par les États-Unis n'a absolument rien à avoir avec les modalités du traité.

Une voix: Balivernes.

L'hon. M. Turner: Je signale que les recettes reviendront surtout au Canada. Je signale la chose pour la seule raison que le très honorable représentant a fait valoir cet argument. Je le répète, cette façon de procéder est fermement établie dans un traité public international.

J'ai exposé la nature des pouvoirs statutaires et les responsabilités de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, aux termes de la loi. L'Administration est loin d'avoir ses coudées franches. Mais voici la question à trancher: devons-nous maintenir le principe énoncé à l'article 16 de la loi, c'est-à-dire que l'Administration devrait faire ses frais, ou bien faut-il renoncer à ce principe d'autarcie et accepter que les péages ne suffisent plus à acquitter les frais d'exploitation de la voie maritime? L'Administration a bien précisé qu'elle n'a pu réaliser assez de recettes pour acquitter sa dette d'établissement. Elle doit 354.8 millions, y compris l'intérêt et les intérêts différés. Son homologue américain

a une dette de 141.7 millions. C'est pourquoi l'Administration de la voie maritime a jugé devoir accroître ses recettes en augmentant les péages afin de s'acquitter de ses obligations en vertu de la loi.

• (5.40 p.m.)

J'admets que le gouvernement devra, dans le cadre légal dont j'ai parlé, décider si ces taux de péage suffiront toujours à couvrir le coût de l'exploitation de la voie maritime. Le député de Medicine Hat (M. Olson) nous a invités à étudier sérieusement la situation. J'affirme au nom du gouvernement que nous le ferons.

Il se peut que le Canada devrait renoncer à recouvrer les sommes dépensées pour la voie maritime, mais je crois que tous les députés devraient être au courant des répercussions possibles en fonction d'un déséquilibre dans les revenus des moyens de transport en concurrence tels que les chemins de fer et les camions ainsi qu'entre les différentes régions: Maritimes, Québec, Ontario, provinces de l'Ouest. Si nous renonçons à recouvrer l'argent dépensé, les répercussions se feront sentir dans toutes les régions du pays et dans tous les genres de moyens de transport compétitifs.

Les réseaux de transport, je le répète, constituent le cordon ombilical qui unit toutes les régions du pays dont la population vit en majeure partie sur toute la longueur d'une bande de 100 milles environ de large, s'étirant parallèlement aux États-Unis. La modification des taux de péage, de transport et de subventions au transport aurait des répercussions étendues, non seulement dans les régions voisines de la voie maritime et les grandes régions productrices de l'Ouest, mais dans tout le Canada.

Je suis sûr que le gouvernement prendra connaissance de ce qui s'est dit aux audiences publiques, du débat de cet après-midi, et des témoignages recueillis, j'espère, au comité des transport et des communications. Ainsi donc, le gouvernement s'en tient à cela pour l'instant, et je ne puis faire mieux que de vous citer des précédents où les gouvernements antérieurs ont adopté une attitude semblable.

Le très hon. M. Diefenbaker: Pas du tout. On a mal interprété les choses.

L'hon. M. Turner: Avant que le Parlement modifie le principe appliqué à la voie maritime du Saint-Laurent depuis son inauguration en 1958, il me semble que certains précédents nous lient.