

de l'Ouest. Il est inconcevable qu'un pays qui possède, en 1966, une industrie de deux milliards de dollars, ne puisse acheminer ses céréales vers les ports.

• (4.20 p.m.)

Quand, à cause du contingentement, les cultivateurs ne peuvent écouler sur le marché qu'un boisseau par acre pendant plusieurs mois, comment peuvent-ils payer leurs frais de production à temps? Cela ne peut qu'ajouter à leurs frais de production. C'était là une question importante mais le gouvernement n'a rien fait. Le gouvernement soutient qu'il a institué une commission mais il n'a rien fait de mois en mois, alors que le blé s'empilait dans les fermes de l'Ouest, comme en 1956 et 1957. Pendant tout ce temps, le gouvernement ne faisait rien sauf parler et dire que la question était à l'étude, vieille phrase rebattue, utilisée par les membres du cabinet qui ne font rien. C'est leur façon de passer la balle à quelqu'un d'autre.

Depuis quelque temps, le Pacifique-Canadien gouverne le pays pour ainsi dire. Il était dans l'obligation de transporter le blé. Une charte lui a été accordée pour presque tout l'Ouest canadien, notamment l'Alberta, et le Sud de l'Alberta où il a un monopole. Mais le Pacifique-Canadien s'est excusé, disant qu'il avait des wagons aux États-Unis pour le transport d'autres denrées. Il aurait dû transporter du blé, principale denrée d'exportation de l'Ouest canadien qui peut amener 200 millions de dollars dans l'économie de la région, ce qui, par ricochet, retentit sur l'économie de tout le pays.

Si les bénéfices de la Massey Ferguson et d'autres entreprises ont augmenté récemment, c'est que les cultivateurs ont dû accroître leurs unités de production pour subsister, et à cette fin, ils ont dû acheter de plus grosses machines. En conséquence, l'argent qu'ils ont reçu pour leurs céréales a abouti aux centres industriels de l'Ontario.

Il s'agit d'une question d'importance nationale parce que la production du blé et la prospérité du producteur de blé sont encore d'intérêt primordial pour le pays. Ce n'est pas une question d'intérêt régional ou d'égoïsme. Notre pays s'industrialise mais il reste que le blé est encore notre denrée principale, et la prospérité des exploitations de blé retentit sur toute l'économie canadienne.

J'ai traité des deux principaux points que j'avais l'intention de soulever. Pour terminer, j'espère que lorsque le gouvernement sera saisi de cette question, il prendra des mesures précises. J'espère qu'il prendra une décision et donnera suite à la proposition du député d'Hamilton-Ouest et d'autres députés ministériels d'arrière-ban qui estimaient que les péages ne devraient pas être augmentés.

[M. Woolliams.]

Comme le député d'Hamilton-Ouest l'a dit, cela ne nuira pas seulement à l'industrie des céréales. Toutes les industries et toutes les denrées seront touchées, de même que le coût de la vie. Voilà une situation où le gouvernement peut dire non. La voie maritime du Saint-Laurent est une entreprise nationale. Elle a été construite pour tous les Canadiens et la plus grande partie du coût ne devrait pas être imputée aux producteurs de blé.

Nous ne voulons plus entendre de réponses de ce genre. Si le gouvernement ne veut rien faire, qu'il le dise. Si nous n'avions pas eu ce débat aujourd'hui, il aurait été trop tard demain ou après-demain. C'est grâce aux députés de l'Ouest et de l'Est que cette question a été soulevée au Parlement. C'est maintenant au gouvernement d'agir. Nous avons fait notre devoir.

**M. R. K. Andras (Port-Arthur):** Monsieur l'Orateur, un représentant de Port-Arthur, circonscription où se trouve le terminus ouest du réseau de la voie maritime du Saint-Laurent, laisserait échapper une excellente occasion s'il n'ajoutait pas sa voix à l'opposition manifestée envers un projet d'augmentation des péages sur la voie maritime. Au cours du mois dernier, je me suis entretenu avec maints habitants du Nord-Ouest et de l'Ouest de l'Ontario, et il ne fait aucun doute qu'ils s'opposent tous unanimement à cette proposition.

Je voudrais profiter de l'occasion pour traiter de certains des arguments avancés en faveur de l'augmentation des taux et même de l'imposition des péages. Le premier c'est que les péages sont obligatoires en vertu d'une loi du Parlement qui nous a permis d'aménager la voie maritime. De l'avis d'un grand nombre de personnes compétentes, ce n'est pas un énoncé exact de la loi.

Sauf erreur, l'article 15 de la loi sur l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent autorise, mais sans le prescrire nettement, l'Administration à imposer des péages. L'article 16 de la même loi prévoit que si l'on décide d'imposer des péages, leur niveau devrait alors être suffisant pour réaliser les objectifs mentionnés dans cet article, ce qui laisse entendre que le coût global devrait être recouvert; bien entendu, c'est un argument fallacieux.

A vrai dire, il semble que lorsqu'on examine la loi, c'est seulement dans le cas visé à l'article 17 que la loi est censée rendre obligatoire l'imposition de péages, lorsqu'un accord conclu entre le Canada et les États-Unis prescrit cette imposition. Nous avons signé pareil accord, mais les accords internationaux de cet ordre sont toujours susceptibles de nouvelles négociations. A vrai dire, il y a déjà eu plusieurs révisions de l'accord initial conclu entre les deux pays.