

supérieurs respectifs. Voici, à mon avis, un fait significatif: jusqu'à ce jour, l'Administration de la voie maritime a gardé ces relevés et études économiques confidentiels. Elle l'a fait en partie parce qu'ils donnaient des raisons contre l'augmentation des péages et parce qu'ils en signalaient les conséquences économiques virtuellement néfastes. L'Administration qui, d'une part, avait proposé l'augmentation des péages, ne voulait pas communiquer de renseignements, contenus dans ces études économiques, qui seraient nuisibles à la proposition qu'elle avait faite.

Cependant, ces études parfois ne sont pas aussi secrètes qu'on le souhaiterait, parce que l'une des enquêtes économiques présentée à l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent formulait le commentaire relativement aux études des marchandises à propos de l'acheminement du minerai de fer, dont je voudrais traiter brièvement. Il s'agit de la conséquence des augmentations de péage et on se demande dans l'étude si ces augmentations nuiraient à la situation concurrentielle du transport par la voie maritime par rapport au transport des chargements par quelque autre moyen. Voici ce qu'on dit:

Le cas-limite significatif est celui de l'acheminement du minerai, par la voie maritime et les ports du lac Érié, vers la région de Pittsburgh. Cette région peut être approvisionnée environ pour le même prix, par les ports américains de l'Atlantique; à l'heure actuelle, environ 1 million de tonnes de minerai canadien s'acheminent vers cette région par Conneault.

Dans les conclusions principales de l'étude, on remarque l'observation suivante sur les expéditions de minerai de fer:

À l'heure actuelle, environ 1 million de tonnes de minerai sont acheminées par la voie maritime à destination des aciéries de la région de Pittsburgh, qui pourraient tout aussi facilement utiliser le parcours atlantique.

Autrement dit, même une augmentation de 10 p. 100 des frais de péage pourrait aboutir à détourner l'acheminement d'environ 1 million de tonnes de minerai de fer, d'un parcours vers un autre. La voie maritime y perdrait le revenu du trafic et un nombre incalculable de gens y perdraient leurs emplois, puisque cette méthode particulière de transporter le minerai ne serait plus utilisée.

L'affaire a été très largement traitée par le député de Kindersley et par celui de Burnaby-Coquitlam, mon chef, lorsqu'il a pris la parole sur l'urgence du débat. Ils ont beaucoup parlé du mouvement des céréales. Même une majoration de 1/4 c. du boisseau qu'on exigera des producteurs de blé de l'Ouest frappera durement ces cultivateurs pour qui les temps sont déjà assez difficiles.

[M. Howard.]

Je soutiens que les sommes recueillies grâce au mouvement des céréales expédiées par la tête des Lacs et la voie maritime dont les droits de péage auraient été majorés seraient peu importantes pour l'exploitation de ce réseau, mais très onéreuses pour le cultivateur des Prairies qui devrait alors se donner beaucoup de peine pour acquitter ces taux de transport. À y regarder de près, c'est lui qui paie en fin de compte.

• (3.30 p.m.)

Il faut aussi considérer la question des effets secondaires. Les fabricants devraient trouver l'argent pour payer les taux de péage majorés. Nous savons tous qu'il n'y a qu'un seul individu dans notre système économique qui paie pour tout, et c'est le consommateur. Toutes les industries dont les exploitations dépendent, dans une certaine mesure, de la livraison par la voie maritime vont faire payer au consommateur l'augmentation des frais de péage et il sera de nouveau la victime. Il s'agit peut-être d'une mesure inflationniste et d'une autre méthode de bénéficier du pouvoir d'achat de l'homme de la rue. Je crois que cela va à l'encontre de notre désir de développer notre économie et de la rendre aussi progressive et dynamique que nous le pouvons. Si cette mesure est adoptée, nous serons le seul pays d'Amérique du Nord qui a des taux de péage pour le transport maritime. Je pourrais encore parler longtemps des études économiques que l'administration de la voie maritime a tenues confidentielles et présenter de nombreuses données statistiques montrant que les augmentations proposées ne sont pas nécessaires.

Résumons cela en quelques mots. Il était d'usage au Canada que les voies navigables fussent exemptes de péage. Nous voulons maintenant revenir à cette pratique. Si les autorités de la voie maritime et le gouvernement canadien se préoccupaient vraiment de cet état de choses, ils ne songeraient pas à augmenter le péage et, partant, le fardeau du consommateur et du producteur de céréales des Prairies, ni à faire courir à nos marins et à d'autres Canadiens le risque de perdre leur emploi. Ils songeraient à prendre des dispositions pour que le péage diminue aussi vite que possible et finisse par disparaître. Je soutiens que c'est le seul parti que doit prendre l'Administration de la Voie maritime et, si elle s'en abstient, le seul que doit prendre le gouvernement.

M. H. A. Olson (Medicine Hat): Monsieur l'Orateur, il me semble que la raison d'être de ce débat est de permettre aux députés