

Il dit plus loin:

Conformément à son obligation de favoriser la vente des céréales canadiennes sur les marchés mondiaux, la Commission a cherché à soutenir la concurrence par ses prix du blé destiné à l'exportation...

La Commission a coté des prix quotidiens distincts pour le blé entreposé dans les ports a) du Pacifique, b) de Fort-William et de Port-Arthur, ainsi que c) de Churchill. Elle a annoncé aussi les prix de vente à l'exportation, CAF, aux ports du Saint-Laurent et de l'Atlantique et, au besoin, ceux du blé entreposé aux ports intermédiaires de la voie maritime.

Le but des prix régionaux a été de maintenir la position concurrentielle du blé exporté aux principaux marchés commerciaux, sans égard au port d'expédition.

Plus loin, il dit ceci qui s'applique à la campagne agricole de 1964-1965:

Expéditions de Fort-William et de Port-Arthur—380 millions de boisseaux.

Comme l'ont dit d'autres députés, le président du Syndicat du blé de la Saskatchewan a estimé qu'une majoration de 10 p. 100 des droits de péage de la voie maritime représenterait une hausse des frais d'exportation du blé de 1½ c. le boisseau. A ce taux, le transport de 380 millions de boisseaux de blé par les Grands lacs signifierait une charge supplémentaire de 5 millions de dollars pour les cultivateurs. A mon avis, c'est un argument très fort contre la majoration des droits de péage.

J'aimerais, monsieur l'Orateur, me reporter à une déclaration faite par la Fédération canadienne de l'agriculture. Elle remonte à 1964, alors que les industriels américains réclamaient une majoration du péage de la voie maritime. Il faudrait la consigner au compte rendu, je pense, car je ne crois pas qu'elle y figure en ce moment. Je vous donnerai seulement lecture de certains extraits:

Lors de la réunion annuelle de la présente année, les délégués de la Fédération ont examiné à nouveau la position que celle-ci prenait à l'endroit du péage sur la voie maritime du Saint-Laurent. Ils ont résolu de s'opposer énergiquement à toute majoration du péage sur cette partie de la voie qui s'étend depuis Montréal jusqu'au lac Ontario, de protester contre tout droit de péage sur le canal de Welland et contre le principe de rentrer dans les frais de premier établissement de la voie par la perception de droits de péage.

Une telle position raffermira les arguments du représentant de Grey-Bruce (M. Winkler).

Le rapport mentionne aussi ce qui suit:

En rendant ces décisions, les délégués de la Fédération ont tenu compte des considérations suivantes. Ils ont reconnu tout d'abord que l'aménagement de la voie maritime visait à favoriser tous les Canadiens par une baisse du coût des produits expédiés par cette voie, aussi bien sur les marchés intérieurs que d'exportation. En deuxième lieu, on a fait remarquer que la partie de la voie qui s'étend depuis Montréal jusqu'au lac Ontario représentait la seule route fluviale en Amérique du Nord qui était frappée de droits de péage. Troisièmement, bien qu'il puisse y avoir une certaine obligation et quelque raison d'essayer de rentrer dans les

frais d'exploitation et d'entretien en exigeant des droits de péage, toute tentative faite en vue de se faire indemniser de la même manière de ses frais de premier établissement irait à l'encontre du but proposé dans l'aménagement de la voie, puisqu'il en rendrait l'utilisation très coûteuse pour un grand nombre d'usagers.

Un autre alinéa souligne le point que j'essaie de faire valoir. Il y est mentionné:

Les droits de péage sur la voie maritime portent naturellement atteinte aux cultivateurs de deux façons.

Puis, en parlant au nom des producteurs de céréales de l'Ouest, on poursuit:

Les céréales d'exportation transportées par la voie maritime perdent un certain degré de concurrence sur les marchés mondiaux, ou les agriculteurs touchent moins de revenus pour leur produit. D'autre part, le coût des biens que le cultivateur achète est naturellement plus élevé, chaque fois que ces biens, ou les matières servant à leur fabrication, sont transportés par la voie maritime.

C'est le point que je tentais de faire ressortir; toute majoration du péage dans la voie maritime se répercuterait dans les Prairies. Bien entendu, ses effets se feraient sentir dans d'autres régions du pays. Ils nous toucheraient de deux façons.

Comme je le disais au début de mes remarques, le débat a été des plus nécessaires, il a permis de consigner au compte rendu les thèses que le gouvernement et l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent devront étudier avec soin. Il faut exercer maintenant en haut lieu, des pressions contre la hausse des péages dans la voie maritime. Le ministre des Transports (M. Pickersgill) a déclaré sans ambages qu'une décision serait prise sous peu. Je vais lire ce qu'il a dit, comme en fait foi le hansard du 24 mars à la page 3086. Il évoque les pourparlers en cours entre l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent et la *St. Lawrence Corporation* des États-Unis. Il parle de la possibilité d'une révision des droits de péage existants. Voici ce qu'il affirme:

On m'a donné à entendre que les parties intéressées croient pouvoir en arriver prochainement à un accord sur ce qu'elles vont proposer à leur gouvernement respectif.

Quant à moi, cela me semble indiquer qu'une décision a été prise et qu'une recommandation sera faite au gouvernement très prochainement.

Les mémoires présentés au comité permanent des transports et des communications renfermaient des recommandations tendant à créer une administration des transports qui serait autorisée à mettre au point une politique d'ensemble pour tous les transports: ferroviaires, aériens, routiers et maritimes. Il est nécessaire, je pense, d'avoir une politique semblable couvrant tous les moyens de transport. Je pense qu'éventuellement, une politique de ce genre sera mise en œuvre.

[M. Pascoe.]