

Un autre facteur important est la disponibilité de la main-d'œuvre agricole. Hier encore, nous avons vu le gouvernement présenter une mesure destinée à réorganiser ses ministères. Cette mesure relègue au troisième rang le ministère de l'Immigration. Comme si on avait eu un remords, on a ajouté l'immigration aux attributions du nouveau ministère de la Main-d'œuvre. C'est une partie du problème que nous connaissons à l'heure actuelle et il est d'une certaine importance quand nous pensons aux frais de production et aux besoins en machines agricoles, dont bon nombre sont achetées de nos jours, même à des prix exagérés, afin de compenser la pénurie de main-d'œuvre.

Le ministre d'État (M. Turner) a rappelé certaines déclarations faites quand la mesure législative régissant un aspect de la question dont nous sommes saisis a été présentée au Parlement en 1959. Je lui signale que presque tout ce qui s'est passé à l'époque découlait de l'héritage que nous avait laissé le gouvernement précédent. Je n'ai pas oublié en quels termes élogieux, au cours de la campagne électorale, les honorables vis-à-vis ont décrit au public les avantages que retireraient l'Ouest canadien et le Canada tout entier de la construction de la voie maritime, en réclamant orgueilleusement comme leur dû une partie du crédit pour la construction même de la voie maritime. Il est très étrange, monsieur l'Orateur, que l'honorable représentant s'interroge sur une partie de l'héritage légué au gouvernement qui a suivi.

J'aimerais féliciter le député d'Hamilton-Ouest (M. Macaluso), celui de Lincoln (M. McNulty), celui de Welland (M. Tolmie) et celui de Port-Arthur (M. Andras) de leurs excellentes contributions au débat. Je crois qu'ils ont été très heureux d'avoir l'occasion de prendre la parole en dépit de ce qu'ont dit leurs collègues des banquettes ministérielles au cours des étapes initiales, alors que nous tentions d'établir qu'il fallait tenir un débat sur-le-champ. Ils ont prouvé qu'ils n'étaient pas pris au dépourvu. La décision de la présidence a au moins permis à ces députés d'arrière-ban, du côté du gouvernement, d'exprimer leurs opinions là où ils pouvaient être entendus et servir une fin utile en signalant cette question à l'attention du Cabinet, du pays et de leurs propres commettants.

Je répète que la hausse projetée de 10 p. 100 du péage est très malencontreuse, surtout parce qu'elle nuit au commerce extérieur du pays. Les ventes de céréales ont constitué,

[M. Nasserden.]

ces dernières années, le fondement de notre économie. Nous tous, de l'Ouest canadien, avons été très affectés par la réduction des derniers paiements de blé de l'an dernier. Les députés de tous les partis, qu'ils viennent ou non de circonscriptions agricoles, qu'ils s'occupent d'affaires ou d'agriculture, ou qu'ils vivent de leur traitement, savent très bien ce que signifie une diminution de près de 15 p. 100 du salaire qu'on apportait autrefois à la maison. Face à une réduction de 13 à 17c. le boisseau et à la possibilité d'une autre réduction qui diminuerait presque de moitié les profits réalisés au début par la voie maritime, les producteurs de grains du Canada ne peuvent qu'exprimer leur indignation et leur inquiétude. En outre, monsieur l'Orateur, les producteurs de céréales doivent subir une politique d'argent serré, des majorations du taux d'intérêt et la hausse du coût de la vie. C'est plus qu'il n'en faut pour inciter n'importe quel Parlement à s'occuper des problèmes qui lui sont soumis.

Je recommande au Cabinet d'étudier la proposition d'un des députés d'Halifax, qui a suggéré d'amortir les immobilisations à l'égard de la voie maritime sur un nombre d'années beaucoup plus grand. Il y a sept ans à peine que la voie maritime est ouverte; ce n'est là qu'une minime fraction de sa durée probable. En supposant que les affaires, durant les premières années d'activité, aillent assez bien, il ne faut pas s'attendre que les profits soient aussi élevés que lorsque la voie maritime servira au maximum. Il est de fait que la voie maritime fonctionne actuellement à moins des deux tiers de sa capacité. On peut aussi prévoir que, une fois cette capacité atteinte, d'autres avenues s'ouvriront et augmenteront sa capacité si le nombre des navires qui utilisent la voie maritime l'exige. Ceux qui ont proposé l'idée d'une voie maritime qui appartienne entièrement au Canada exprimaient peut-être une réalité de l'avenir.

• 8.00 p.m.)

Je ne pense pas avoir rien d'autre à ajouter, mais je demanderais aux ministres de permettre au Parlement d'étudier la décision qui sera prise à cet égard avant qu'elle soit acceptée définitivement. Il s'agit, à mon sens, d'une question importante. Elle concerne non seulement les frais de transport, mais l'ensemble de notre commerce intérieur ainsi que notre commerce extérieur. J'estime donc que le cabinet et le Parlement se doivent de l'étudier.