

pertes provenant de l'arrêt des expéditions de minerai de fer seront en fin de compte à la charge des consommateurs m'intéresse peu en ce moment. Le principe fondamental est simplement que cette hausse du péage reflète un manque de confiance en notre pays. C'est un amortissement d'une durée de 50 ans. Si vous pensez que ce pays demeurera dans une ornière, vous ne partagez pas ma confiance en lui; notre pays progresse et va progresser encore. J'avais préparé un discours, monsieur l'Orateur, mais si je le lis, je ne ferai que répéter tout ce a été dit jusqu'ici au cours de ce débat. Faisons confiance au Canada; voilà ma conclusion.

M. J. E. Pascoe (Moose-Jaw-Lake-Centre): Monsieur l'Orateur, je suis heureux de l'occasion que nous avons d'exprimer nos points de vue sur la hausse projetée de 10 p. 100 sur le péage de la voie maritime du Saint-Laurent. C'est le devoir du plus grand nombre possible de députés de participer à ce débat. L'importance capitale de la question est prouvée par le fait que les travaux réguliers de la Chambre ont été ajournés pour permettre une discussion approfondie du problème. Nous avons eu une discussion complète aujourd'hui, bien qu'il y ait probablement assez d'orateurs pour poursuivre le débat pendant une autre journée.

On a mentionné les audiences publiques qui se tiennent à Ottawa depuis deux jours. Sauf erreur, le but de ces audiences a été de sonder l'attitude et la réaction du public devant une hausse du péage. L'attitude du public a été démontrée sans équivoque lors de ces audiences de deux jours, comme au cours du présent débat.

Des orateurs ont déjà exprimé très clairement le point de vue de l'Ouest canadien; il n'est pas nécessaire, je crois, de répéter leurs arguments. J'aimerais toutefois parler du mémoire qui a été présenté hier par la *Canadian Co-operative Wheat Producers Limited*. Cette société représente les syndicats du blé que les cultivateurs contrôlent dans les trois provinces des Prairies; elle parle sûrement au nom de la majorité des cultivateurs de l'Ouest, en particulier des producteurs de blé. M. Gordon L. Harrold, président du syndicat du blé de l'Alberta a présenté le mémoire où il est recommandé que les droits ne remboursent que les frais d'exploitation. D'après lui, les droits actuels sont plus que suffisants à cet égard. Le gouvernement de la Saskatchewan a également présenté un mémoire, déposé avant l'audience par M. Grant, ministre de la Voirie et des Transports de cette province, et qui appuie l'argument avancé dans le mémoire des syndicats du blé.

Je veux simplement insister de nouveau sur la situation vitale des provinces des Prairies, enfermées à l'intérieur du pays. Je ne montrerai pas la carte à la Chambre, mais on y voit combien nous devons compter sur la voie maritime en ce qui concerne une grande partie de nos expéditions. J'ai eu le plaisir de me trouver sur le premier navire qui a franchi la voie maritime après son inauguration officielle, le 25 avril 1959. J'aimerais vous lire ce que j'ai dit à mes électeurs à cette époque.

La voie maritime amènera d'énormes cargos à plus de 2,500 milles ou plus à l'intérieur des terres, jusqu'à la tête des Lacs.

C'était le début de mon discours; plus loin, je déclarais:

On ne saurait dire encore très clairement quels avantages l'Ouest canadien retirera du fait que les cargos viendront mouiller presque à notre porte. L'économie réalisée en ce qui regarde les coûts d'expédition du blé sera au moins de 58c. le boisseau, car c'est le montant qu'a annoncé déjà l'Office canadien du blé et qu'on a ajouté au prix du blé livré à la tête des Lacs. Il en découlera pour les producteurs des Prairies un surplus de profit sur le blé expédié depuis la tête des Lacs.

Il était encourageant d'entendre les opinions énergiques exprimées par les députés ministériels pour appuyer nos arguments contre toute hausse des péages sur la voie maritime. J'espère que ces remarques venant de ses propres collègues seront signalées au ministre des Transports (M. Pickersgill). En réalité, le ministre des Transports lui-même a déjà fait à la Chambre une déclaration que j'estime appuyer nos arguments contre toute augmentation des frais d'exportation du blé qui résulterait de la majoration des péages sur la voie maritime. Le 14 septembre 1964, le ministre des Transports a fait la déclaration que voici, comme en fait foi le hansard:

Comme chaque gouvernement précédent, du moins depuis une génération, nous estimons que l'un des intérêts nationaux du pays est de maintenir les exportations extraordinaires de céréales, qui ont été l'une des principales sources de revenu pour la population au cours du vingtième siècle.

• (8.50 p.m.)

Il est vrai, monsieur l'Orateur, qu'il parlait alors des taux du Pas du Nid-de-Corbeau en disant que le gouvernement n'avait nullement l'intention d'enlever ces taux qui aidaient à l'exportation de notre blé. Je crois cependant que le raisonnement est tout aussi convaincant au sujet des droits de péage de la voie maritime.

Monsieur l'Orateur, je parle surtout des exportations et du mouvement du blé. Certains préopinants ont parlé d'autres denrées transportées par la voie maritime. J'aimerais citer ce qui suit du Rapport annuel de la Commission canadienne du blé:

La politique de vente de la Commission a visé à obtenir la plus grande part possible du marché restreint des importations mondiales.