

de construire seul une voie maritime, sans la participation des États-Unis?

**M. Macaluso:** Non, monsieur l'Orateur. Le débat consigné au compte rendu du 4 décembre 1951 portait sur le fait que si les États-Unis hésitaient, en dernière analyse, à s'unir au Canada pour l'aménagement de la voie maritime, le Canada serait alors prêt à «agir seul». Le ministre des Transports du temps s'était exprimé dans ce sens lors du débat de 1951.

**M. Eldon Woolliams (Bow-River):** Monsieur l'Orateur, au début de mon intervention, j'aimerais signaler que tout député représentant une circonscription de l'Ouest canadien et plus particulièrement une circonscription agricole, doit s'élever fortement contre la majoration des péages sur la voie maritime du Saint-Laurent. Le député d'Hamilton-Ouest (M. Macaluso) nous a réconfortés lorsqu'il a établi clairement la position prise par la plupart des députés de ce côté-ci. Lorsque le député s'entretiendra privément ou lors du «caucus» ou d'une autre réunion avec le ministre de l'Agriculture (M. Greene) qui, soit dit en passant, est absent aujourd'hui, j'espère qu'il pourra avoir une influence sur lui et, par son intermédiaire, sur le cabinet afin d'amener ce dernier à adopter sa position dans un avenir prochain.

Il est vrai que le cabinet est un organisme indépendant qui peut décider de cette question, mais cela ne devrait pas l'empêcher de suivre l'exemple du député, au moment voulu, parce que le pouvoir exécutif est autorisé à trancher cette question dans un sens ou dans l'autre.

Lorsque le député qui vient de parler et d'autres députés du parti libéral qui ont pris la même position seront appelés à voter sur cette question, si toutefois ils y sont appelés, j'espère qu'ils ne se contenteront pas d'avoir exprimé leurs opinions, mais qu'ils sauront voter dans le même sens.

Cette question toute entière est particulièrement importante pour l'économie de l'Ouest canadien ainsi que celle de l'ensemble du pays. J'espère présenter certains faits à la Chambre. Deux questions se posent à ce sujet. Premièrement, la question de la hausse du coût de production et, deuxièmement, celle de l'augmentation du coût de la vie. Franchement, le gouvernement actuel n'a pas résolu ces deux problèmes. Je vois un député secouer la tête. Passons aux faits.

J'aimerais parler de la hausse des coûts de production, en particulier en ce qu'elle concerne les producteurs de l'Ouest canadien et leurs rapports avec le marché d'exportation. Pas plus tard qu'hier, j'ai posé au premier ministre (M. Pearson) une question relative au coût élevé des machines agricoles.

[M. Barnett.]

Comme s'en souviendront peut-être les députés, peu après que le ministre de l'Agriculture a été nommé, il a fait son premier voyage dans l'Ouest, à la suite duquel il a fait des déclarations favorables au sujet des cultivateurs de l'Ouest. Ces déclarations demeurent de simples déclarations, parce qu'il a dit qu'on ferait une enquête sur le coût élevé des machines agricoles, mais cette enquête n'a pas été entreprise.

Lorsque j'ai interrogé le premier ministre là-dessus hier, il a dit qu'il y aurait une décision d'ici un ou deux jours. Je lui ai signalé que les bénéfices de la *Massey-Ferguson Industries Limited*, au cours du dernier semestre, étaient passés de 8 à 21 millions; que les bénéfices par action, avaient monté de 54c. à \$1.34. Je lui ai demandé si on enquêterait sur ces questions et il a répondu qu'une décision serait prise très prochainement.

Le coût élevé de la machinerie et des transports permet bien difficilement aux agriculteurs de l'Ouest de soutenir la concurrence sur le marché des exportations. Le Canada est probablement le seul gros producteur de blé du monde à ne pas subventionner ses producteurs de blé d'une manière quelconque. Ils ne doivent compter que sur eux-mêmes lorsqu'il s'agit de concurrence, et toute augmentation du coût de production menace nos exportations et resserre l'étau coût-prix. Voilà pourquoi la discussion actuelle s'impose.

● (4.10 p.m.)

Le député de Hamilton-Ouest a dit qu'on n'avait pas débattu la question depuis 15 ans. J'en conviens. Si les députés consultent la loi sur l'Administration de la voie maritime, ils constateront qu'en 1951, le Parlement a autorisé l'imposition de péages, par l'article 15. Le paragraphe 2 de l'article 15 précise:

Les péages que l'Administration peut imposer selon le présent article peuvent porter sur l'utilisation des canaux et ouvrages gérés par l'Administration dans leur ensemble ou sur l'utilisation d'une partie déterminée des sus et dits...

Autrement dit, en 1951, le Parlement a autorisé l'imposition de péages aux usagers de la voie maritime.

Lorsqu'on parle de céréales, il est bon de se rappeler que la plupart des céréales de l'Alberta sont acheminées par le port de Vancouver à cause des contrats conclus avec la Chine et les autres nations communistes. Il y a aussi le port de Churchill et les installations le long du fleuve Saint-Laurent. Pendant l'hiver, lorsqu'ils sont fermés, les céréales sont acheminées par chemin de fer vers d'autres ports du Canada. Il y a une énorme différence entre le prix de vente du blé et le