

trouver en mauvaise posture, eu égard à la majoration proposée des droits de péage.

Je viens d'une région dans laquelle nous avons ce que l'on pourrait appeler une mine de fer marginale. Je sais que cette mine débat avec le National-Canadien le prix du transport par chemin de fer de son minerai de fer vers le port le plus proche des Grands lacs où des installations pour le déchargement du minerai sont mis à sa disposition. Je suis persuadé que si cette mine ne parvenait pas à obtenir le prix qu'elle estime être dans ses moyens et acceptable en même temps par le National-Canadien, elle aurait cessé d'exister aujourd'hui, car ses bénéfices sont si faibles qu'elle ne peut payer des frais de transports élevés. Les députés ne croiront pas j'espère que, d'après moi, le relèvement du péage va toucher la société dont je parle, car je ne le pense pas. Elle expédie, en effet, directement son minerai par les Grands lacs et je ne crois pas que ses expéditions auraient à en souffrir. Je crains, néanmoins, qu'il y ait un grand nombre de ces mines de fer, appelées marginales, qui seront durement touchées. Ces mines travaillent à ciel ouvert. Elles peuvent extraire de grandes quantités de minerai pauvre, pourvu que leurs frais de transport restent dans des limites raisonnables.

En général, les gens qui exploitent une mine de fer s'occupent aussi de convertir ce minerai en acier. Ils se contentent d'un faible profit sur le minerai, parce qu'ils sont en mesure de se rattraper sur la fabrication de l'acier. Je crains que le relèvement des taux de péage ait pour conséquence la fermeture de certaines de ces mines, entraînant pour de nombreux travailleurs la perte de leur emploi. Je crois parler pour tout le Nord de l'Ontario, en disant qu'il y a un grand nombre de mines de fer non exploitées dans cette région. A mon avis, certaines de ces mines seraient exploitées, si le trajet de chemin de fer à parcourir par le minerai n'était trop long et, partant, les frais de transport n'étaient prohibitifs.

Il est possible que ces péages additionnels n'influencent pas la situation, mais il n'en reste pas moins que cette éventualité ne doit pas être écartée. Le Nord de l'Ontario subit l'influence de l'automation plus que bien des gens l'imaginent. Les effectifs des bûcherons ont été fortement réduits; les chemins de fer continuent à automatiser leurs services, ce qui n'améliore pas la situation du chômage. S'il existe la moindre chance de voir exploiter ces mines, nous ne voudrions pas décourager cette initiative, puisqu'elle aurait un effet favorable sur le chômage et sur l'économie générale.

[M. Fawcett.]

• (8.40 p.m.)

Quelques mots encore sur le mouvement des céréales. J'aimerais signaler en premier lieu que le parrain de la motion d'aujourd'hui représente la circonscription où je suis né et où j'ai grandi; la question des céréales ne m'est donc pas tout à fait inconnue; j'ai quelques connaissances sur leur culture. J'aimerais aussi signaler un autre point. Ayant travaillé pour les chemins de fer, je me suis rendu compte que les employés des chemins de fer évaluaient généralement la situation économique de l'agriculteur de l'Ouest par les affaires qu'il apportait aux chemins de fer. Si l'agriculteur de l'Ouest avait de l'argent à dépenser, le cheminot était occupé; s'il n'en avait pas, le cheminot n'était pas occupé. Je ne veux pas dire que si l'agriculteur de l'Ouest n'expédiait pas de céréales par nos chemins de fer, nous demeurerions oisifs. J'essaie tout simplement de signaler que même si nous n'avions pas une grande partie de ces céréales, lorsque l'agriculteur de l'Ouest avait des céréales à vendre, lorsqu'il avait des dollars en poche, il achetait des articles ménagers, des automobiles et des articles divers. Il s'ensuivait que les chemins de fer étaient très occupés.

Par conséquent, même si le péage supplémentaire de 1¼c. le boisseau semble minime, dans l'ensemble, je pense qu'il entraînerait des répercussions graves pour notre économie. A mon avis ses effets seraient assurément sentis dans les industries de fabrication, les entreprises de transport et, je dirais aussi, l'industrie pétrolière. Je n'ai pas l'intention de prendre plus de temps, monsieur l'Orateur. Je veux tout simplement dire que, pour ma part, j'appuie entièrement ceux qui, à la Chambre, se sont opposés à tout hausse possible des péages sur la voie maritime.

M. G. D. Clancy (Yorkton): Monsieur l'Orateur, je n'ai pas l'intention de récapituler le débat de cet après-midi. J'estime que tous les députés et le grand public sont parfaitement au courant de l'historique de la voie maritime et de sa raison d'être. Il y a quatre-vingts ans, ce n'était encore qu'un rêve. Examinons maintenant sa réalisation. Il a fallu exercer un peu de chantage. Le gouvernement canadien—et permettez-moi de rendre hommage au gouvernement libéral d'alors—a dit aux Américains, «Si vous ne voulez pas vous joindre à nous, nous allons le construire seuls.» Franchement, monsieur l'Orateur, je regrette que nous ne l'ayons pas construit tout seuls. Nous aurions dû jumeler les écluses Eisenhower au moment de leur construction.

Savoir si le cultivateur de blé de l'Ouest perdra 1¼c. par boisseau de blé ou si les