

question, et la réponse du ministre des Transports (M. Pickersgill) figure à la page 3086 du hansard. En voici le texte:

Monsieur l'Orateur, comme je l'ai déjà dit il y a deux ou trois jours, en réponse à une question d'un député, et en vertu de l'accord conclu avec les États-Unis, l'administration de la voie maritime du Saint-Laurent et la *St. Lawrence Corporation*, l'organisme correspondant aux États-Unis, ont poursuivi leurs négociations relatives à la révision éventuelle des droits de péage. On m'a donné à entendre que les parties intéressées croient pouvoir arriver prochainement à un accord sur ce qu'elles vont proposer à leur gouvernement respectif.

C'est une admission assez étonnante de la part d'un ministre des Transports. Toutefois, aucune recommandation réunissant tous les suffrages n'a été faite. Le ministre a ajouté:

Lorsqu'une telle recommandation sera faite, il y aura des audiences publiques dans les deux pays avant d'arriver à une décision définitive et j'espère que, lors de ces audiences, toutes les considérations, y compris celles que vient d'émettre le député, seront examinées.

Il arrive que les deux administrations semblent s'être entendues sur une majoration du péage. Elles sont aussi convenues de l'imposition de péages d'écluses. La question est grave pour le Canada. Le gouvernement du Canada devrait se prononcer, en vue de la forte opposition qui se manifeste dans le pays contre l'imposition de péages supplémentaires. Pendant que nous étions au pouvoir, nous avons, en 1962, supprimé les péages dans le Canal de Welland. Nous croyions que l'industrie de l'acier et les autres souffriraient grandement si nous négligions de réduire leurs coûts de revient pour leur permettre de concurrencer leurs rivales sur les marchés d'exportation.

Comme l'a dit un député aujourd'hui, cela ne dérange pas beaucoup les États-Unis, mais il n'en est pas de même pour le Canada. Je n'ai pas l'intention de revenir sur les arguments invoqués, mais ils étaient pour la plupart, contre l'augmentation. La Chambre des communes a le droit de s'opposer aussi énergiquement que possible à l'attitude cavalière dont a fait montre l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent en préjugant des mesures à prendre, comme l'a clairement fait voir un de ses membres dans un discours à Winnipeg. Voilà certes un cas où il ne devrait pas être dit que le Canada se laisse dominer par les États-Unis.

Je mentionne cela, car ce n'est qu'un élément de la question. Un député a parlé des puissants intérêts américains qui s'opposaient à la canalisation du Saint-Laurent et qui n'ont pas changé d'attitude. Nous avons eu une autre preuve, ces derniers jours, de la possibilité d'ingérence américaine dans les affaires

canadiennes. J'ai en main le numéro du 28 mai du *Financial Post*. Comme vous le savez, monsieur l'Orateur, il est toujours postdaté. Il s'agit d'un article de Knowlton Nash intitulé «Le Canada: principal objectif des États-Unis dans la guerre contre l'exode des dollars». Si je le mentionne, c'est qu'à mon avis, la hausse du tarif n'est qu'un point de l'effort sans cesse plus grand de Washington en vue de diriger l'expansion économique du Canada. L'article se lit ainsi:

Le Canada semble en voie de devenir le principal objectif dans la campagne du président Johnson en vue d'équilibrer la balance des paiements des États-Unis.

● (5.00 p.m.)

Nous en avons assez de ces principes directeurs qui dictent au Canada les modalités de l'application de la loi canadienne, ou du moins les modalités de l'application des lois américaines aux filiales canadiennes de sociétés américaines. Le projet de majoration du péage sur le Saint-Laurent ne représente qu'un autre élément du problème. Et je crois que le problème s'aggrave car nous avons au pouvoir un gouvernement qui se soustrait diplomatiquement au problème de la survivance d'un Canada économiquement fort et indépendant.

L'article continue:

L'apport des sociétés américaines au Canada constitue la plus importante contribution d'un seul pays à l'amélioration de la balance des paiements des États-Unis, et le Canada assure aux États-Unis le revenu de placements à court termes à l'étranger le plus élevé.

Voilà le résultat de ces principes directeurs. Puis on nous annonce qu'un nouveau message a été adressé aux filiales canadiennes des sociétés américaines sur ce que les États-Unis attendent d'elles. Dans une lettre aux présidents des sociétés participant au programme du ministère du Commerce, le secrétaire au Commerce John Connor a fait l'exposé de ce qu'on attend des sociétés à l'avenir. Ces instructions, bien que facultatives, sont nettement des principes directeurs aux filiales américaines au Canada.

C'est de l'ingérence dans le développement économique du Canada. Nous avons un gouvernement qui n'agit pas, qui refuse de défendre les intérêts du pays. Depuis février nous réclamons pour le Parlement le droit d'exposer ses vues sur cette demande de péages supplémentaires. N'eût été le député de Kindersley (M. Cantelon), nous n'aurions pas eu l'occasion de traiter de cette question. Le ministre des Transports a adopté l'attitude selon laquelle il ne veut pas préjuger l'affaire, il veut attendre qu'elle soit un fait accompli. Que serait-il arrivé sans le présent débat, et pourrait encore fort bien arriver, car le gouvernement ne fait pas grand cas des désirs du