

• (7.40 p.m.)

Si l'on impose des péages de canaux, chacun des 200,000 ou 300,000 producteurs de céréales des Prairies devra accepter de plus bas prix pour le blé et les autres céréales qu'il exporte. Examinons très brièvement l'histoire du transport par voie d'eau quant au péage. En 1904, sir Wilfrid Laurier déclarait que si des frais de péages étaient imposés, ils seraient un fardeau supplémentaire pour les producteurs de céréales de l'Ouest. On a interprété ces paroles comme étant du favoritisme à l'égard de l'Ouest, bien qu'il s'agissait en réalité d'une tentative faite en vue de réduire les frais de transport du blé, de Fort William et de Port Arthur jusqu'à Montréal et de là, au marché international. A l'époque où M. George P. Graham était ministre des Chemins de fer et des Canaux, il déclarait:

On ne peut nier que chaque dollar imposé en péage doit venir du produit ou de la cargaison. Il n'existe pas d'autre façon de le payer.

Je désire citer un autre passage du rapport de la Commission royale d'enquête MacPherson sur les transports; il se trouve à la page 237 du volume 2.

En d'autres termes, nous ne voulons pas que la population du Canada pense qu'un pays comme le nôtre peut jouir d'un système de transport qui contribue à la réalisation d'une politique nationale mais qui ne produit pas les avantages d'ordre commercial auxquels on peut normalement s'attendre, sans une assistance financière considérable et continue de la part de l'État.

La voie maritime entre Montréal et le lac Ontario est le seul secteur de plus de 27,000 milles de voie d'eau navigable en Amérique du Nord où l'on prélève des péages. Si la voie maritime doit être à la hauteur de sa réputation comme seule voie d'accès navigable jusqu'au cœur du Canada, elle ne doit pas être entravée par un régime de péages. Pareillement, le canal maritime de Welland, situé en plein centre de la plus grande région industrielle du Canada, doit pouvoir fonctionner sans obstacle, c'est-à-dire sans péage.

J'insiste encore auprès des députés sur le fait que le transport par eau à prix modique est essentiel au progrès et à la prospérité continue du Canada. Non seulement permet-il d'augmenter le flot des produits primaires et des produits fabriqués d'une partie du pays à l'autre, mais il facilite la vente du blé canadien et des autres exportations sur le marché extérieur où la concurrence est vive.

A l'appui de mon argument contre l'imposition de péages, monsieur l'Orateur, je me reporterai à une déclaration des trois syndicats de blé de l'Ouest, et je cite:

Les cultivateurs s'opposent aussi aux péages sur la voie maritime parce qu'un tel régime tend à couvrir les frais de premier établissement, ce que

[M. Forbes.]

les cultivateurs n'admettent pas lorsqu'il s'agit d'un service de transport public. Selon eux, il est injustifiable que le gouvernement se fasse rembourser par les usagers de la voie, ses frais de premier établissement, alors qu'au cours des années il a investi des deniers publics dans toutes sortes de services de transport sans jamais se les faire rembourser directement par les usagers. Voici, par exemple, une liste des investissements publics pour le transport, dressée par le juge W. F. A. Turgeon qui présidait la Commission royale d'enquête sur les transports de 1951. La liste comprenait:

i) La construction du chemin de fer National-Transcontinental afin d'encourager l'expédition de marchandises par les ports canadiens;

ii) La construction au coût de 328 millions de dollars, au centre du Canada, d'un vaste réseau de canaux qui est devenu exempt de péages, et dont l'entretien est à la charge de l'État;

iii) L'octroi de grandes étendues de terrain, ainsi que de subventions, afin d'encourager et d'aider la construction de chemins de fer et de favoriser l'es-sor du pays;

iv) La prise de possession par le pays, au cours des années 1918 à 1923, des lignes de chemin de fer en faillite et leur fusion, avec les lignes de l'État, en un réseau désigné comme chemins de fer Nationaux du Canada;

v) La construction du chemin de fer de la baie d'Hudson et l'aménagement du port de Churchill;

vi) Le subventionnement des services de navigation côtière et une mise de fonds considérable en faveur des ports et autres installations pour la navigation;

vii) L'importante mise de fonds en faveur d'Air Canada et l'exploitation de cette dernière compagnie, ainsi que l'aide accordée à d'autres lignes aériennes.

Le savant homme de loi a dit que ces mesures du gouvernement en matière de transport démontrent «que le Parlement ne cesse de se préoccuper du problème du transport au Canada, y compris ceux que comportent les grandes distances et la population éparsée.» Les coopératives des blés ne croient pas que dans les cas précédents, le gouvernement a cherché à faire payer ses mises de fonds par les usagers et elles ne peuvent appuyer la tentative de récupération des placements dans la voie maritime au moyen des taux de péage.

Je suis fermement convaincu que toute majoration des péages nuirait à l'expansion de notre commerce international et qu'il ne faudrait pas la permettre.

M. E. Nasserden (Rosthern): J'aimerais tout d'abord, monsieur l'Orateur, féliciter le député de Kindersley (M. Cantelon) de la motion qu'il a présentée aujourd'hui. Au cours des trois années qu'il a passées à la Chambre, il s'est acquis une réputation de spécialiste non seulement en ce qui a trait aux questions touchant les pensions mais aussi aux problèmes du transport. Il était donc des plus appropriés que ce soit lui qui présente cette motion aujourd'hui. Celui qui m'a précédé dans ce débat, le député de Dauphin (M. Forbes), fait partie de la Chambre depuis longtemps. Il a triomphé avec de bonnes majorités à quatre élections générales consécutives et nous admirons tous énormément le travail qu'il accomplit en faveur des cultivateurs. Je le félicite d'avoir appuyé la présente motion.