

parlent au nom du Canada entier, d'exprimer son avis sur les questions à l'étude. Je soutiens que la thèse du ministre des Travaux publics, selon laquelle le Parlement ne devrait pas débattre cette affaire sur l'heure ni à ce moment-là, n'est qu'un moyen d'empêcher le Parlement de mettre en délibération une question au moment où cela aura une certaine utilité. Le débat est urgent en ce sens qu'on doit nous permettre de faire connaître nos idées au moment précis où nous pouvons exercer une influence.

Rien ne nous assure que nous pourrions vraiment débattre cette affaire lors de la présentation des crédits du ministère des Transports à un certain comité. Imaginons qu'un député essaie de soulever cette question au comité. Un président fûté pourrait lui répondre qu'aucun poste des crédits ne vise directement cette question, si bien que les députés qui voudraient soulever la question s'en trouveraient incapables. Je partage l'avis des porte-parole de tous les partis d'opposition selon lequel le débat est urgent en ce moment et j'espère que Votre Honneur le reconnaîtra.

M. l'Orateur: A l'ordre, je vous prie. Je voudrais signaler aux députés qu'après avoir entendu les commentaires des deux côtés de la Chambre, je suis maintenant en mesure de rendre une décision au sujet de la motion présentée par le député de Kindersley. Bien sûr, la proposition du ministre des Travaux publics n'est pas sans mérite. Il voudrait que cette affaire soit soumise au comité pertinent qui étudiera les crédits du ministère des Transports, mais à mon avis, cette solution ne règle pas entièrement le problème.

Selon moi, le député de Kindersley, appuyé par d'autres membres de la Chambre, a fait ressortir un argument puissant. Comme l'ont dit quelques représentants, si jamais il faut avoir recours à l'article 26 du Règlement, si jamais les députés doivent avoir l'occasion d'ajourner les délibérations de la Chambre pour étudier une question qui, de l'avis d'un grand nombre d'entre eux, est d'une importance pressante et doit être débattue, je crois que nous sommes en présence d'une telle situation et j'autorise le député à continuer. *(Applaudissements)*

M. Cantelon: Merci, monsieur l'Orateur.

M. l'Orateur: M. Cantelon demande l'autorisation de proposer l'ajournement de la Chambre en vertu de l'article 26 du Règlement pour

discuter une affaire précise d'une importance publique pressante. Plaît-il à la Chambre de permettre au député de continuer?

Des voix: D'accord.

M. Cantelon: En premier lieu, monsieur l'Orateur, je vous sais gré de votre esprit de justice qui vous a incité à accepter cette motion.

M. l'Orateur: A l'ordre. Le député sait qu'il ne peut faire de remarques au sujet d'une décision de la présidence.

M. Cantelon: Le 10 février et à nouveau le 20 mai, j'ai fait quelques observations au sujet de cette affaire. J'ai déclaré que le Canadien de l'Ouest considère les Grands lacs comme sa voie d'accès à l'océan. Je voudrais appuyer particulièrement sur ce point. C'est en fait son attitude à l'endroit de la voie maritime du Saint-Laurent. Il est vrai qu'il achemine maintenant une foule de produits par les ports du Pacifique et certains autres par Churchill, mais il croit encore que la voie maritime du Saint-Laurent est la route principale. Il est donc très inquiet lorsqu'il envisage la possibilité d'une hausse des droits réclamés pour le transport des produits qu'il expédie ou achète.

Aux débuts de l'histoire du Canada, au cours du XIX^e siècle, le développement du réseau hydrographique du Saint-Laurent a sans aucun doute été l'un des facteurs qui a le plus contribué à unir l'Ouest au reste du pays. Le moyen de transport bon marché offert par ce système a permis aux Canadiens de l'Ouest de vendre leurs céréales à des prix concurrentiels sur le marché international. La voie maritime a aussi permis aux provinces centrales d'expédier leurs produits dans l'Ouest à des prix moins élevés afin de répondre aux besoins croissants d'une région de notre grand pays. Je doute beaucoup que la prospérité si évidente dont nous jouissons aujourd'hui existerait sans la voie maritime.

Je doute que le progrès rapide de l'Ouest qui s'est produit au tournant du siècle et qui a entraîné l'augmentation de la population des Prairies, passée de 419,000 en 1901 à 1,328,000 en 1911, se soit réalisé sans la voie maritime. Le Canadien de l'Ouest est peu disposé à l'oublier. Un grand nombre de personnes sont allées s'installer dans l'Ouest du pays à cause de la voie maritime. Ils connaissent l'influence qu'a eue la voie maritime sur leur développement et fondent sur elle leur avenir.