

leurs propositions, avant d'engager le pays dans une voie pouvant avoir des conséquences néfastes sur l'économie nationale.

M. D. R. Tolmie (Welland): Monsieur l'Orateur, un grand nombre de Canadiens ont été bien préoccupés par l'annonce récente selon laquelle l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent, et son homologue américain, se proposaient d'augmenter les péages sur la voie maritime et d'en imposer de nouveaux sur le canal de Welland.

Même si les gouvernements américain et canadien prendront la décision définitive en la matière, cette déclaration d'intention a suscité de l'émoi dans bien des milieux. Le manque de temps m'empêche d'analyser en détail les arguments contradictoires présentés quant au bien-fondé des péages, et il y en a. Au fond, ceux qui veulent les maintenir soutiennent que, faute de péages, la navigation étrangère serait en fait subventionnée et que les navires empruntant la voie maritime doivent contribuer à son aménagement et à son entretien. Les arguments en faveur d'une voie maritime sans péages sont nombreux, puissants et, selon moi, concluants.

Mon raisonnement se résume à ceci. La voie maritime du Saint-Laurent a une importance nationale et profite au Canada d'un littoral à l'autre puisque le blé des Prairies, les cargaisons générales provenant des industries du centre du Canada, le charbon de la Nouvelle-Écosse et le minerai de fer de Terre-Neuve, sont acheminés par cette voie et contribuent à la prospérité et à l'essor du pays.

Les abolitionnistes prétendent que si on augmente les péages, non seulement l'industrie sera-t-elle forcée d'augmenter ses prix, ce qui entraînera des difficultés financières intérieures, mais les marchandises deviendront trop coûteuses pour se vendre sur les marchés étrangers, à un moment où notre pays s'efforce désespérément d'améliorer son commerce d'exportation. On soutient en outre que d'autres formes nationales de transport, le National-Canadien, la route transcanadienne et Air Canada sont subventionnées par le gouvernement fédéral et qu'on ne devrait pas traiter différemment une artère maritime nationale comme la voie maritime du Saint-Laurent.

Les abolitionnistes des péages signalent que la *United States Association of Railways* et la *United States Eastern Ports Association* se sont adonnées sans relâche à des intrigues de couloir dans l'espoir de faire augmenter les péages sur la voie maritime afin que les entreprises américains puissent mieux affronter la concurrence et accaparer une plus

grande proportion du transport en vrac, surtout le blé et le minerai de fer, ce qui en fin de compte avantagerait toute l'économie des États-Unis au détriment du Canada.

Des centaines d'industries, dont beaucoup sont situées dans la péninsule de Niagara, s'opposent inflexiblement aux péages et bien des chambres de commerce du pays ont adressé au gouvernement de vigoureux mémoires manifestant leur opposition à toute augmentation des péages. La politique éventuelle du gouvernement, en l'occurrence, est d'un intérêt primordial pour nous tous. Il y a, selon moi, plus de preuves révélant clairement qu'il est dans l'intérêt le mieux compris du Canada de refuser toute augmentation proposée des péages.

M. R. E. Forbes (Dauphin): Monsieur l'Orateur, comme c'est moi qui ai appuyé la motion de mon collègue, le député de Kindersley (M. Cantelon), tendant à ajourner les travaux de la Chambre pour discuter de cette question d'une importance publique pressante, je sais gré aux préopinants de leurs excellents discours sur cet important sujet et j'ai l'intention d'être bref. L'urgence de la question tient au fait que, si la demande de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent est accordée, les nouveaux péages entreraient en vigueur le 1^{er} juillet 1966. Je ne conçois aucune autre initiative de la part de notre réseau de transport, qui puisse avoir de plus vastes répercussions sur l'économie du Canada, en particulier sur les producteurs de céréales de l'Ouest canadien.

Des autorités estiment que l'augmentation proposée des péages coûtera aux producteurs de céréales 1½c. par boisseau, alors que les prix du blé ont été réduits, en moyenne de 17c. par boisseau l'an dernier, et c'est un point que je tiens à signaler. En outre, comme les coûts de production atteignent actuellement un chiffre record, si l'on permet la hausse des péages à l'endroit du minerai de fer, ces nouveaux frais auront des répercussions sur le prix des machines achetées par les agriculteurs. Les agriculteurs ne peuvent faire partager la hausse de leurs coûts par les acheteurs de leurs produits.

Le haut niveau actuel de l'activité commerciale au Canada est attribuable, dans une large mesure, à l'aménagement de la voie maritime du Saint-Laurent et à l'approfondissement du canal de Welland, car sans ces deux voies de transport vitales, dues pour une bonne part à l'initiative canadienne, le gouvernement du Canada n'aurait pu signer avec la Russie et d'autres pays européens, des contrats d'approvisionnements en blé de l'envergure de ceux qu'on a connus ces trois dernières années.