

Plusieurs députés ont parlé du fardeau que la hausse proposée imposerait aux agriculteurs des Prairies, et c'est vrai. Tous les syndicats du blé s'y opposent. La *Great Lakes Waterway Development Association*, qui représente un grand nombre d'industries et de personnes au Canada, a fait connaître son opposition. En ma qualité de représentant d'un centre industriel du pays, en ce qui concerne la fabrication de l'acier, je tiens assurément à consigner au compte rendu des débats que je m'oppose à cette hausse.

J'aimerais citer un bref passage du témoignage déposé à l'audience publique de l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent par le vice-président de la *Steel Company of Canada*, M. Norman J. Brown. Il a dit notamment que le tarif peu élevé du transport fluvial a été un facteur crucial dans l'aménagement des aciéries à Hamilton. Cela est indéniable, monsieur l'Orateur. Je cite M. Brown:

L'essor continu de l'industrie dépendra de sa capacité à soutenir la concurrence qui devient de plus en plus acharnée tant sur les marchés intérieurs qu'extérieurs.

Un péage plus élevé augmentera les frais de production et d'expédition de l'acier et ébranlera la position concurrentielle de Stelco qui n'est préservée que par des immobilisations massives et continues en nouvelles installations et machinerie.

C'est un fait, monsieur l'Orateur. La *Steel Company of Canada* continue d'investir des montants énormes pour agrandir ses installations et créer de nouveaux emplois, particulièrement dans la ville d'Hamilton. La *Steel Company of Canada* produit 39 p. 100 de l'acier canadien. L'acier, comme vous le savez, est un produit qui subit une forte concurrence internationale. M. Brown a également dit:

Grâce à des navires allant jusqu'à 100,000 tonnes, les aciéries japonaises reçoivent du minerai de l'Amérique du Sud à meilleur marché que Stelco peut le déposer sur ses quais.

Les aciéries américaines des lacs Érié et Michigan reçoivent franc de péage l'ensemble de leurs matières premières.

● (3.50 p.m.)

La *Stelco* et la *Dominion Foundries* d'Hamilton dépendent beaucoup de la voie maritime, surtout du canal de Welland, pour recevoir leurs matières premières et le minerai de fer de leurs mines situées dans la vallée du bas Saint-Laurent, à Terre-Neuve et au Labrador. A moins de recevoir à un prix concurrentiel leurs matières premières à leurs quais d'Hamilton, elles ne pourront pas soutenir la concurrence avec leurs rivaux des États-Unis et avec les autres aciéries du monde. Tel sera le résultat si le transport de nos matières premières intérieures coûte plus cher à nos industries qu'à celles d'Europe et des États-Unis.

En janvier, le ministre des Transports (M. Pickersgill) a déclaré que le péage sur la voie maritime du Saint-Laurent avait été institué par une loi du Parlement et qu'on ne pourrait l'abolir sans l'approbation de celui-ci. Tout d'abord, n'en déplaise au ministre, le péage n'a pas été établi exactement par une loi du Parlement, mais par un accord entre le Canada et les États-Unis qui doit sans doute être approuvé par le Parlement. Alors, même si l'on peut dire que le péage a été établi par une loi du Parlement, ce n'est pas tout à fait le cas.

Le ministre a aussi dit que le péage avait été établi par la loi du Parlement autorisant la construction de la voie maritime, que ce serait au Parlement de modifier la loi et que les autres secteurs du transport s'opposeraient à toute tentative d'abolir le péage sur la voie maritime. Il a ajouté qu'il serait très difficile de faire accepter par la majorité des députés qu'un seul moyen de transport parmi d'autres soit affranchi du péage.

Il m'est difficile, à d'autres aussi sans doute, de comprendre pourquoi d'autres moyens de transport, eux-mêmes subventionnés, s'opposeraient à la suppression du péage sur la voie maritime vu que celle-ci a détourné un volume considérable de trafic des ports et des chemins de fer américains à l'avantage des entreprises canadiennes de camionnage et de chemin de fer. Toute hausse des frais de transport des matières premières et des produits finis sera en fin de compte à la charge du consommateur. Il ne fait aucun doute que le consommateur finira par payer toute hausse du péage.

Une hausse du péage, à mon avis, ne réglerait pas les problèmes financiers de la voie maritime du Saint-Laurent. L'estimation établie au début était, selon moi, erronée. La durée de l'amortissement était trop courte; elle n'aurait pas dû être de 50 ans. Le taux actuel du péage, s'il est maintenu, suffira à assurer les frais d'exploitation et d'entretien de la voie maritime.

Je m'oppose également à la perception par l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent de droits pour l'utilisation des écluses, sous forme de droit d'écluse. C'est un autre moyen détourné d'imposer des péages sur le canal maritime de Welland. Il n'y a vraiment aucun rapport entre les deux, parce que le canal maritime de Welland a été construit et financé par les Canadiens. Pourquoi devrait-il faire l'objet de péages en vertu d'un accord conclu avec les États-Unis? Voilà qui me dépasse, et j'estime que c'est inutile. En réalité, je sais que ce n'est pas nécessaire. Toute prolongation de l'accord conclu entre les États-Unis et le Canada quant aux péages exigés sur la voie maritime du Saint-Laurent ne devrait certes pas s'appli-