

mettez-moi, cependant, de rester sceptique sur ce point.

L'hon. M. Churchill: C'est discréditer la présidence.

M. Byrne: Je n'avais pas l'intention de me demander bien longtemps s'il allait augmenter les taux ou en imposer aux installations fluviales du Saint-Laurent. Mais nombre d'orateurs, notamment le ministre d'État (M. Turner), ont signalé, je crois, cet après-midi, que cette mesure fait suite à un accord international ratifié par une loi du Parlement et par une loi du Congrès.

Je voudrais citer les paroles d'un ancien ministre des Transports, le député de Northumberland (M. Hees); qui répondait à une question qui lui était posée à la Chambre le 7 novembre 1957 par l'ex-député de Meadow-Lake, comme en fait foi la page 889 du hansard:

Vu que l'honorable député a parlé d'une décision d'imposer des péages, je devrais peut-être rappeler à la Chambre comment les choses se sont passées. Il est notoire que, pendant bien des années, l'exécutif du gouvernement des États-Unis n'a pu réussir à obtenir du Congrès l'approbation d'une entente avec le Canada concernant la construction d'ouvrages destinés à la navigation dans la section des rapides internationaux du Saint-Laurent.

Puis, le ministre a démontré les difficultés du président à présenter cette affaire au Congrès et il terminait ainsi:

Ces deux lois prévoient l'établissement de péage destinés à assurer la rentabilité du projet.

A mon avis, monsieur l'Orateur, le mot important ici est «rentabilité». Il s'agissait et il s'agit encore d'une entente internationale. Le chef de l'opposition a établi la tradition d'abroger les accords internationaux. Nous avons le traité du Columbia, auquel il n'a pas donné suite. Puis le traité sur les armes atomiques qu'il n'a pas appliqué. Et maintenant on nous propose de ne plus respecter cette entente avec les États-Unis.

• (9.20 p.m.)

Je le répète, je n'avais pas l'intention de plaider pour ou contre le relèvement des péages sur la voie maritime.

M. MacInnis: Nous nous en rendons compte.

M. Byrne: J'ai relevé certaines inexactitudes qu'il y aurait lieu de signaler. La motion établit que M. Gibbings, président du

syndicat du blé de la Saskatchewan, signale qu'en cas de relèvement des péages le revenu net des producteurs de blé de l'Ouest accusera une diminution de 1¼c. par boisseau.

On me dit que l'augmentation des péages sera de 11c. la tonne. Les frais globaux d'expédition depuis, mettons, d'un point situé approximativement au centre des Prairies jusqu'à Montréal, s'élèvent à \$18.43 la tonne, y compris les frais de manutention à la tête des Lacs, le transport par chemin de fer et le transport sur les lacs. Ce chiffre, tenant compte d'une augmentation de 11c. la tonne, sera porté à \$18.54. N'oublions pas qu'il y a 33 boisseaux par tonne de blé. Je remarque que le député de Rosthern (M. Nasserden) m'observe attentivement pour voir si je m'y connais en matière de blé.

En 1959, quand les expéditions ont commencé à se faire par la voie maritime, la Commission du blé a haussé le prix du blé à la tête des Lacs de 5¼c. le boisseau. Je n'entrerai pas dans le détail des prix, mais je crois que, par suite de l'aménagement de la voie maritime, nous bénéficions encore d'un avantage de plus de 5c. le boisseau...

M. Nasserden: Le député me permet-il une question?

M. Byrne: Mais comment donc.

M. Nasserden: Le député ne reconnaît-il pas qu'il s'agit là d'une augmentation du coût de production?

M. Byrne: Il n'y a pas de doute là-dessus, monsieur l'Orateur. En fait, les frais supplémentaires entraînent une hausse des frais de livraison à Montréal s'établissant à ¼c. le boisseau. C'est l'évidence même et je suis surpris que le député ait posé une question aussi simple.

Si j'interviens dans le débat, c'est que la motion a surtout été présentée pour protéger, si l'on veut, les producteurs de blé de l'Ouest canadien. Les députés qui ont pris part au débat ont dit que le gouvernement n'avait pas de politique de transport et qu'il n'a rien fait pour aider les cultivateurs de l'Ouest.

Étant donné le libellé de la motion, je désire revenir un peu sur l'historique du mouvement du blé, de l'Ouest canadien vers la tête des Lacs et, de là, jusqu'à Montréal et, bien entendu, vers la côte de l'Atlantique. Je signale que sous le régime libéral du très honorable Mackenzie King, en 1922, le tarif de livraison des céréales était régi par une loi.