

Cela signifie, évidemment, que le péage accroît les prix déjà en hausse, aggravant ainsi l'inflation et rendant les produits ouvrés canadiens non seulement moins concurrentiels sur les marchés d'exportation, mais aussi plus coûteux pour les consommateurs canadiens.

Le détournement du trafic remontant par la voie maritime et le canal maritime de Welland, à cause du péage, ferait monter forcément les taux pour les navires chargés de céréales descendant de la tête des Lacs. Quelqu'un a dit, mais je tiens à le répéter, que les producteurs de céréales paient le coût du transport; cela nous intéresse vivement à la tête des Lacs. Notre capacité d'entreposage est d'environ 110 millions de boisseaux par année, et une forte proportion du blé récolté au Canada est entreposé chez nous chaque année. Comme les producteurs de céréales acquittent le coût du transport maritime, le péage exigé le long de la voie maritime et du canal maritime de Welland diminue également le pouvoir d'achat de nos cultivateurs des Prairies, faisant ainsi monter le prix du blé qui ne pourrait plus soutenir la concurrence.

Il faudrait admettre un point important: comme il n'y a vraiment aucun espoir de recouvrer, au moyen du péage, les frais de premier établissement de la voie maritime de Montréal au lac Ontario, à mon avis, il serait dans l'intérêt du pays d'abolir les droits de péage sur-le-champ. La question préoccupe vivement les gens du Nord-Ouest de l'Ontario et je sais que ceux de l'Ouest aussi sont inquiets. Pour les raisons que j'ai données et pour bien d'autres qui seront sans doute exposées au cours du débat, nous tenons absolument à nous opposer à une hausse du péage et à demander la suppression complète de ces taux sans précédent. (*Applaudissements*)

M. A. D. Alkenbrack (Prince Edward-Lennox): Monsieur l'Orateur, les voies les plus importantes de l'univers ne sont pas les routes de terre ferme, construites de main d'homme; ce sont les cours d'eau, naturels ou artificiels. Le commerce fluvial a rendu bien des nations grandes et puissantes. De fait, l'histoire démontre que les nations dépourvues de voies navigables n'ont pas prospéré. En qualité de député de Prince Edward-Lennox, circonscription du Sud-Ouest de l'Ontario baignée par le lac Ontario, j'appuie l'idée d'abolir tout droit de péage ou d'écluse frappant les navires de commerce qui empruntent le canal de Welland ou la voie maritime du Saint-Laurent.

J'approuve le régime de tarifs qui protègent certaines industries dans les régions les plus importantes du pays; néanmoins, je n'entends pas qu'on restreigne les échanges commer-

ciaux entre nations qui s'effectuent par nos voies navigables. Depuis les débuts de son histoire, notre pays a dû lutter contre les eaux tumultueuses du majestueux Saint-Laurent; pour contourner les rapides, il a fallu se contenter d'un réseau insuffisant de petits canaux accessibles aux navires de faible tonnage et transborder les chargements dans des océaniques. Mais lorsque, puisant dans les fonds publics, on a aménagé la voie maritime, les choses ont changé d'aspect. Les rêves du Canada se sont réalisés et, grâce aux améliorations ingénieuses effectuées au canal de Welland et à Sault-Sainte-Marie avant qu'on aménage la voie maritime du Saint-Laurent, nous jouissons maintenant d'une importante voie navigable internationale et bénéficions d'avantages économiques qui, lentement mais sûrement, édifient une nation plus grande et plus influente.

Ceci m'amène au point que je veux démontrer. L'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent n'a pas le droit d'imposer de droit de péage aux navires qui empruntent le canal de Welland. Celui-ci existait avant l'aménagement, dans la voie maritime, d'aides à la navigation; la circulation devrait y être libre et exempte de contrôle. On a dit ailleurs que la voie maritime ne fait pas ses frais et que, partant, il faut hausser les droits de péage et autres, de manière à redresser sa balance déficitaire. Monsieur l'Orateur, je ferai remarquer que ce n'est pas le seul cas de transport public, au Canada ou aux États-Unis, qui ne rapporte pas de profit. Si l'on subventionne le National-Canadien avec l'argent des contribuables, on peut aussi subventionner la voie maritime du Saint-Laurent. Il est certain aussi que plus d'une société ferroviaire américaine applaudiraient à une hausse des droits de péage sur la voie maritime, car ces sociétés en retireraient indirectement des avantages par suite du détournement d'expéditions en leur faveur.

La voie maritime du Saint-Laurent peut être résumée comme suit: c'est un échec financier et en même temps un succès commercial. Si les affaires n'ont pas atteint le niveau que nous avons prévu, il n'y a aucune raison de s'alarmer, car cela s'arrangera au cours des prochaines décennies. Ce qui est et sera toujours la plus importante et la meilleure forme de transport, la voie navigable, profitera dans l'avenir au Canada si nous n'en réduisons pas l'utilité, comme aujourd'hui en imposant des droits et un péage prohibitifs à ceux qui l'utilisent et que cela décourage. Un péage accru découragera non seulement le commerce des céréales de l'Ouest mais celui des céréales de l'Ontario. Nous