

du Syndicat du blé de la Saskatchewan l'a déclaré, une augmentation des frais d'expédition pour les agriculteurs des Prairies d'environ un cent et quart le boisseau. Je n'ai pas besoin de prendre le temps de la Chambre pour parler plus longuement de l'impasse dans laquelle se trouve l'agriculteur des Prairies depuis 1951; ses prix ont augmenté régulièrement, tandis que l'indice général des prix pour ce qu'il doit vendre est demeuré plus ou moins stable. L'agriculteur a été coincé dans l'étau coût-prix. Son revenu net par rapport aux autres groupes économiques n'a pas augmenté. Il est étranglé par l'étau coût-prix et cette étreinte va s'accroître, si le coût du transport de ses céréales par la voie maritime du Saint-Laurent, jusqu'aux ports maritimes, augmente encore d'un cent et quart le boisseau.

Les agriculteurs de l'Ouest canadien ne seront pas les seuls à ressentir les effets, de cette augmentation, car l'industrie du centre du Canada sera également atteinte. Comme le signalait, cet après-midi, mon collègue, le député de Skeena (M. Howard), sur la foi de renseignements et de recherches qui nous sont parvenus, il y a environ un million de tonnes de minerai de fer, dont le prix du transport maritime est déjà si élevé, que toute augmentation dans les droits de péage sur la voie maritime du Saint-Laurent pourrait fort bien les faire dévier vers les ports atlantiques des États-Unis. Les industries du centre du Canada verraient leurs chiffres d'affaires baisser considérablement de ce fait et les ouvriers canadiens y perdraient des occasions d'emploi.

Étant donné que le trafic sur la voie maritime du Saint-Laurent se fait dans les deux sens, le prix des denrées entrant au pays, matières premières pour l'industrie et produits destinés aux consommateurs, va nécessairement monter. Tout cela est de nature à mettre en branle une autre série de hausses des prix. Nous sommes tous constamment assaillis, je pense, de griefs de la part de Canadiens, persuadés que le coût de la vie augmente beaucoup plus rapidement que leur revenu. Leur niveau de vie s'en trouve ainsi diminué. Nous avons essayé d'inciter le gouvernement à s'occuper de ce problème. Même s'il n'a pas l'intention de s'attaquer au problème des prix, il pourrait au moins se soucier de ce qui se produira, si les droits de péage dans la voie maritime du Saint-Laurent augmentent et si le coût de la vie monte encore au pays.

Le coût de la vie a augmenté de plus de 4 p. 100, au cours des douze derniers mois, et dans son exposé budgétaire, le ministre des Finances (M. Sharp) estimait qu'il augmenterait encore d'au moins 3.5 p. 100 cette année. Il augmentera davantage, selon moi.

Tout cela suscite des différends et des grèves dans le monde ouvrier, car les salaires se laissent inévitablement distancer par les hausses du coût de la vie. Le gouvernement fait face à une situation vraiment critique et on devrait s'attendre à ce qu'il propose quelque chose de plus positif que sa formule de cet après-midi; de fait, un ministre a déclaré à la Chambre, qu'en vertu de l'article 16 de la loi, l'Administration de la voie maritime du Saint-Laurent ne pouvait faire autrement que de hausser les tarifs lorsque ses frais augmenteraient. Je suppose que le cabinet ne pourra faire autrement que d'approuver l'augmentation, car il ne voudra naturellement pas aller à l'encontre de l'article 16 de la loi.

Il y a un autre aspect à ce problème, et c'est l'effet de péages majorés sur la voie maritime elle-même. La voie maritime ne fonctionne pas encore à plein rendement. De l'avis de spécialistes, ce n'est sans doute qu'en 1980 ou en 1982 qu'elle atteindra son plein rendement. Tout le monde sait, évidemment, qu'une entreprise doit fonctionner à plein rendement pour réduire ses frais par unité et être exploitée efficacement au coût le plus bas. Une augmentation du péage aura sûrement pour effet de réduire le trafic ou du moins de l'empêcher d'augmenter aussi rapidement qu'il en serait autrement; et il se pourrait fort bien qu'en haussant les péages de 10 p. 100, l'Administration ne réalise pas plus de recettes qu'en les maintenant à leur niveau actuel.

J'estime donc que les répercussions économiques des mesures envisagées par l'Administration de la voie maritime sont si lourdes de conséquences que le gouvernement devra faire bien plus qu'il n'en a signifié l'intention à l'heure actuelle. En songeant à l'avenir, évidemment, il devrait, à mon avis, renégocier l'accord avec les États-Unis et s'acheminer résolument vers la suppression complète du péage. On pourrait, au début, établir le péage en fonction des frais d'exploitation de la voie maritime et laisser aux Canadiens le soin d'amortir la dette et d'en assumer les frais. Mais j'admets qu'il faudra du temps, et je ne compte pas que le gouvernement nous promette d'agir dès demain matin. Son empressement excessif à agir dans les situations critiques ne m'a jamais inquiété.

Je tiens, cependant, à répéter ce que nous demandons pour le moment. Il y a quelques jours, à l'appel de l'ordre du jour, j'ai demandé au ministre des Transports (M. Pickersgill), de promettre à la Chambre que lorsque l'Administration de la voie maritime fera ses recommandations au gouvernement, il permettra la tenue d'un débat à la Chambre