

C'est-à-dire le ministre de l'Agriculture.

... a dit aux journalistes que le Pacifique-Canadien devrait abandonner ses droits sur le pétrole «et d'autres avantages» s'il voulait revendiquer le droit d'abandonner des embranchements ferroviaires pour des raisons d'ordre strictement économique.

C'est vraiment dommage que le ministre de l'Agriculture n'ait pas attiré l'attention sur cette question lorsque nous étudions les abandons d'embranchements ferroviaires. Heureusement, la nouvelle loi obligera la future Commission des transports à étudier les demandes d'abandon d'embranchements. J'aimerais que le ministre de l'Agriculture représente une des régions rurales où les voies ferrées sont menacées d'abandon. C'est alors que je serais heureux d'entendre le ministre de l'Agriculture déclarer publiquement que le Pacifique-Canadien devrait renoncer à ses droits sur le pétrole et à d'autres avantages s'il réclame le droit d'abandonner des embranchements pour des motifs strictement économiques. Voilà des paroles pleines de sens. Il est déplorable que le ministre ne les ait pas prononcées plus souvent au cours des deux dernières semaines.

• (4.40 p.m.)

Je pourrais citer à profusion les propos tenus par le ministre de l'Agriculture durant cette tournée qu'il a faite dans l'Ouest. Il a dit:

«Des mesures radicales s'imposent pour que les céréales soient transportées aussi vite que possible.»

Le bill offre-t-il une solution? Le ministre de l'Agriculture ne nous a pas dit une seule fois, depuis les deux semaines que nous étudions ce projet de loi, quelles mesures radicales y sont prévues. J'espère qu'il participera au débat sur l'article 1, qu'il proposera des moyens d'améliorer le bill avant la troisième lecture et qu'il nous annoncera les mesures radicales qu'il envisage.

Le même journal rapporte qu'il aurait dit, et je cite:

«Ce qui m'a d'abord fait voir rouge,» a-t-il dit,...

Voilà un autre qui perd son sang-froid.

...«C'est la situation dans laquelle s'est trouvé le Canada lorsqu'il a tenté d'envoyer des céréales pour aider à soulager la famine en Inde.»

«Même si le pays disposait des approvisionnements et des moyens de transport voulus, a-t-il dit, il ne pouvait pas acheminer les céréales par suite de servitudes ferroviaires.»

Or, nous entendons beaucoup parler d'abandon de lignes ferroviaires, et voilà qu'un ministre de la Couronne se rend dans l'Ouest, où il se rend compte que les chemins de fer souffrent de bien des servitudes et que nos céréales sont immobilisées. C'est là un point très intéressant qu'on n'a pas jusqu'ici soulevé au cours du débat.

[M. Horner (Acadia).]

J'aimerais relever aussi des sentiments attribués au ministre par le *Star-Phoenix* dans son numéro du 14 janvier 1966. Le ministre n'a pas été très catégorique au cours du débat, ces deux dernières semaines, mais apparemment, il l'a été pendant son crochet dans l'Ouest destiné à en vérifier le climat. Voici une partie de l'éditorial en question:

Mais M. Greene a fait écho aux convictions de nombreux habitants des Prairies quand il a déclaré, à l'égard des conditions actuelles d'expédition du grain, que «nous pourrions aussi bien être à l'âge de la pierre».

Cette assertion corrobore ce que je disais tout à l'heure, savoir, qu'il faudrait moderniser considérablement notre matériel de chemin de fer et notre outillage de manutention du grain. Cependant, le ministre n'a fait aucune proposition en ce sens.

L'édition du 21 janvier 1966 du *Star-Phoenix* de Saskatoon rapporte les propos du ministre de l'Agriculture sur le Pacifique-Canadien. Le ministre parle ensuite des cultivateurs. Nous ne l'avons pas entendu se porter à la défense des cultivateurs récemment. Il devait prendre des mesures au sujet du prix des machines agricoles. Je rattache tout cela à l'étude du projet de loi car, par ce bill, nous faisons la lumière sur la situation des chemins de fer. Ils peuvent gagner autant qu'ils le veulent. Ils peuvent imposer les taux les plus hauts possible.

Le ministre allait faire de grandes choses pour ce qui est des machines agricoles, mais il n'a rien fait. Il n'a même pas établi de principes directeurs. Certains autres ministres ont beaucoup compté sur les principes directeurs, mais lui n'en a pas promulgués. Il a fait une déclaration hardie sur la situation des chemins de fer dans l'Ouest canadien. Nous avons eu un débat long et difficile sur ce projet de loi, mais il ne nous a pas fait profiter de sa sagesse une seule fois. Pas une seule fois il ne s'est levé à la Chambre pour dire: «J'ai le devoir d'élever la voix quand les cultivateurs subissent un tort comme celui-là». Pas une seule fois le ministre a participé au débat pour nous dire comment, selon lui, on devrait moderniser la manutention des céréales.

J'aimerais ajouter une autre chose au sujet du transport des céréales tandis que nous examinons cet aspect du problème dans l'Ouest canadien et notre système de transports dans son ensemble. Nombre de députés se demanderont pourquoi nous avons lutté avec tant de vigueur au sujet des taux du Pas du Nid-de-Corbeau. J'aimerais citer un extrait d'un éditorial paru le 20 janvier dans la *Gazette* de Montréal sous le titre «Un projet de loi mal fait». On y parle de mercredi