

vigueur le 11 février 1972. Les tarifs-marchandises s'établiront à 8 p. 100, soit une augmentation de 3 p. 100, dans le cas d'un tiers des produits transportés par les chemins de fer. Les tarifs du grain et des produits du grain sont assujettis d'ordinaire à l'augmentation, exception faite des tarifs statutaires et des marchandises dont le transport fait l'objet d'un prix convenu. Je vais vous montrer ce qui arrive lorsqu'un agriculteur expédie ses produits. La lettre que voici m'a été envoyée il y a plusieurs mois par un fermier de la région de Riceton, pour m'expliquer ce qui était arrivé à l'orge de maltage qu'il avait expédiée. J'aimerais consigner cette lettre au compte rendu.

Je suis un cultivateur de relativement faible importance selon les normes actuelles car j'exploite une section et demie à 25 milles de Regina, en Saskatchewan, dans la région de Regina Plains qui est censée être la meilleure terre à grains du monde. Comme de nombreux cultivateurs, il me faut produire différentes sortes de grains afin de m'assurer un revenu.

L'été dernier j'ai planté un peu d'orge et j'ai fait le nécessaire pour vendre un wagon d'orge de brasserie. Immédiatement après avoir battu cette orge, j'en ai fait parvenir un échantillon à Winnipeg pour analyse. Le rapport d'analyse de Winnipeg m'indiqua qu'une fois sèche elle produirait une orge de brasserie de classe 3 C.O.

Début novembre, j'ai reçu l'autorisation de la Commission du blé de livrer à l'élevateur de Riceton un wagon d'orge de brasserie. Celui-ci fut déchargé à Winnipeg le 14 novembre 1971 en tant qu'orge de brasserie. J'aimerais maintenant relater exactement ce qu'il advint de mon orge avant que je reçoive la moindre rémunération.

J'avais demandé que le paiement de ce wagon soit différé au 3 janvier 1972. Il était établi sur la base suivante: 91c. le boisseau plus 5c. de prime pour un total de 96c., poids brut, soit 2749.2 boisseaux, moins 4 p. 100 de droit de quai, soit 110 boisseaux, avec un volume net à l'expédition de 2,639 boisseaux à 96c. le boisseau, c'est-à-dire \$2,533.63.

Les frais d'expédition s'établirent ainsi: fret jusqu'à Winnipeg 20c. les 100 livres, soit un total de \$263.92; inspection et pesage du gouvernement, \$4.50; frais de nettoyage au terminus pour 2749 boisseaux, \$13.75; frais de manutention de l'élevateur, \$103.10; frais de service à 1c. le boisseau, \$39.59; frais d'entreposage, \$43.98; intérêt sur le fret, \$3.64;...le tout s'élevant à une perte nette de \$472.48.

Ce cultivateur signale dans la lettre jointe à cette expédition qu'il a perdu un cinquième de son orge aux mains des céréaliers, soit 20 p. 100. Mais ce n'est pas tout. Il demande pourquoi on a appliqué des frais sur le fret, ce qu'il est advenu des criblures après le nettoyage, si elles ont servi à la fabrication d'aliments préparés coûteux, si la compagnie n'avait pas besoin de cette orge, pourquoi le fret est à la charge du cultivateur et à quoi correspondent les frais de service.

C'est le genre de choses qui placent les cultivateurs dans l'état coût-prix, et je suis certain que la plupart des citoyens d'Assiniboia considèrent cette situation comme tout à fait anormale. Non seulement de telles augmentations du tarif-marchandises préoccupent-elles le cultivateur, mais il y a aussi l'avenir des points de livraison. Pourquoi le gouvernement refuse-t-il de laisser le public examiner sa nouvelle politique de transport? Serait-ce à cause des répercussions politiques des propositions que renfermait l'énoncé de politique? Le gouvernement envisagerait-il de diminuer le nombre de points de livraison? Qu'elle sera la position du parti libéral face à la question de l'abandon des lignes de chemins de fer quand la Commission canadienne des transports en sera saisie d'ici 1974? Combien de lignes abandonnera-t-on dans la circonscription d'Assiniboia? Celles qui relient l'ouest de Radville à Willow Bunch seront-elles du nombre? Les lignes qui partent d'Estevan vers l'ouest seront-elles abandonnées? Lequel des deux vieux partis sera le premier à

[M. Knight.]

défendre ses vieux amis, les compagnies de chemins de fer, quand l'abandon des lignes deviendra à nouveau une éventualité?

• (1610)

Monsieur l'Orateur, la question du maintien de la ferme familiale comme unité de base de la production agricole n'est pas encore épuisée. Celle du prix des produits n'est pas encore réglée. Celle de l'abandon des points de livraison est toujours d'actualité, tout comme le sont celles d'un réseau satisfaisant de transport, de l'abandon des lignes de chemins de fer, du souvenir du programme Lift, du souvenir de la politique déficiente de stabilisation du revenu provenant des céréales et, malheureusement, monsieur l'Orateur, les vieux partis sont toujours là jusqu'aux prochaines élections fédérales.

M. Raymond Rock (Lachine): Monsieur l'Orateur, le discours du trône donne un aperçu de l'intérêt du gouvernement à stimuler l'industrie, à développer le Nord canadien, à étendre les services de la Société Radio-Canada, à reconnaître aux femmes des droits égaux et à construire des habitations à loyer modérés. Le gouvernement s'est engagé activement dans plusieurs autres domaines.

En ma qualité de membre du comité permanent des affaires indiennes et du développement du Nord canadien, j'ai été heureux d'apprendre par le discours du trône l'aménagement, au nord du 60^e parallèle, de trois parcs qui n'auront rien à envier tant par la superficie que par la richesse, aux autres parcs du monde. Ils ont fait l'objet d'une étude au comité. Une autre mesure importante se rapporte à l'application des programmes de main-d'œuvre du Canada et aux mesures qui seront prises afin que les services de formation et de placement répondent aux besoins des personnes spécialement désavantagées dont les difficultés posent des défis que les programmes ordinaires de ressources et de techniques ne peuvent relever.

En ma qualité de membre du comité permanent des prévisions budgétaires en général, j'ai appelé l'attention du ci-devant ministre de la Main-d'œuvre et de l'Immigration sur le fait que de nombreux chômeurs anglophones spécialisés ne peuvent obtenir un emploi dans la région montréalaise parce qu'ils ignorent le français et, inversement, que de nombreux techniciens francophones sont dans la même situation du fait qu'ils ne parlent pas anglais et que l'industrie exige aujourd'hui le bilinguisme. J'espère qu'au cours de cette session, le ministre de la Main-d'œuvre et de l'Immigration (M. Mackasey) pourvoira à la formation linguistique en anglais et en français afin que les intéressés puissent apprendre ces langues dans le cadre des programmes de formation de la main-d'œuvre.

En tant que membre du comité permanent des transports et des communications, je me suis particulièrement intéressé à la recherche et à la production du satellite de communication et je suis ravi de voir que le gouvernement est disposé à étendre le service national de diffusion à un million de Canadiens dans 260 collectivités qui ne reçoivent aucun programme télévisé dans leur langue. Tout cela signifie que dans cinq ans, le réseau desservira 98 p. 100 des Canadiens. J'espère que nous pourrons à l'avenir construire des satellites permettant la diffusion en direct dans les foyers. Ainsi, nos trois réseaux de télévision joints aux trois réseaux américains pourront transmettre en direct dans tous les foyers de l'Amérique du Nord.

Le paragraphe du discours du trône qui m'intéresse le plus est le suivant: