

L'Adresse—M. Gleave

Ceux qui l'observent assez longtemps savent qu'ils doivent s'adapter aux changements de productivité et de demande. Ce qu'il nous faut, c'est donc une politique qui réponde à cette situation, et qui porte tout autant sur le transport et l'entreposage que sur la production. Nous espérons qu'au cours de la présente session du Parlement le gouvernement présentera une politique d'entreposage qui sera complète au point que le cultivateur se verra assuré de services adéquats dans ce domaine et dans celui du transport. Ce furent là nos principaux sujets de préoccupation.

Le gouvernement a également promis d'étudier la politique d'entreposage dans l'Ouest du Canada. S'il se fait dans une certaine mesure aux conseils de ceux qui ont construit et qui exploitent les systèmes coopératifs, il pourrait produire un programme rationnel qui changerait le système sans le détruire dans le processus. La peur s'empare de moi quand j'entends certains spécialistes parler d'entasser les céréales dans 80 élévateurs, de les transporter par camion aux terminus, puis en train à partir des terminus.

Une voix: Qu'on ne s'avise pas de l'essayer.

M. Gleave: Nous devons nous efforcer de maintenir une agriculture viable. Aucun pays n'est mieux partagé que le Canada, je pense, lorsqu'il s'agit de production alimentaire, au double point de vue de l'offre et des prix.

L'hon. M. Whelan: De la qualité aussi.

M. Gleave: L'époque des terres à bon marché est révolue. Nous les occupons toutes. L'ère de la main-d'œuvre à bon marché sur les fermes est révolue également, la Chambre et tous ceux de qui relèvent les décisions feraient mieux de le reconnaître. A part la terre, il n'y a rien de plus précieux dans les entreprises agricoles actuellement que les gens capables de les gérer et de les mener à bien. Et ils sont peu nombreux. Trop peu nombreux. La mesure législative sur le développement des petites fermes, présentée par le gouvernement durant la dernière session, n'est pas de nature à satisfaire aux exigences du transfert des terres chez nous. Elle a été conçue pour agrandir les exploitations et favoriser les gens bien doués en matière de gestion et capables de réunir les capitaux suffisants pour tirer parti de ses dispositions. Mais c'est du côté de la main-d'œuvre, du coût des terres et de l'argent que se situe le véritable problème de l'agriculteur. Une seule province s'efforce de trouver un mode de transfert en vertu duquel les agriculteurs ne seraient pas éternellement sous la dépendance des prêteurs, c'est la Saskatchewan. Je le dis même si je suis de la Saskatchewan. Mais le gouvernement fédéral a jusqu'ici refusé son concours à la province pour mener à bien ce projet.

Une voix: C'est honteux.

M. Gleave: Il veut bien s'engager pour ce qui est de son propre régime mais non celui de la Saskatchewan. Et pourtant, si on ne s'occupe pas de ce problème-là aujourd'hui, il faudra le faire l'an prochain ou l'année suivante.

Je tenais à exposer quelques-unes de ces idées à la Chambre cet après-midi. D'autres questions devront aussi être examinées. En tant que pays, par exemple, nous nous efforçons d'appliquer avec prudence le nouveau régime

[M. Gleave.]

de commercialisation des volailles. Ce faisant, nous fouons un terrain quelque peu inconnu et innovons. Nous nous heurtons sans doute à des difficultés. Mais qui ne risque rien n'a rien. Tant qu'il ne voit rien de neuf tout va bien pour celui qui ne risque rien, mais du moment que le nouveau apparaît, il a des graves difficultés.

Pour finir, il y a tout le problème des transports. Je demande instamment à tous les responsables d'examiner d'un œil neuf les propositions d'abandon global des lignes secondaires. J'ai étudié certains plans, comme celui qui intéresse Rosthern, tout au nord de ma circonscription, la ligne de Langhan à Laird, Carlton, etc. Si nous abandonnons la gestion des chemins de fer aux compagnies, nous aurons un réseau tout à fait différent de celui que nous avons présentement. Les principes adoptés par la commission MacPherson sont désuets, désespérément désuets. Elle a siégé pendant quelque temps puis a déclaré au pays: «Pour régler le problème des chemins de fer, faisons confiance au système de la concurrence». Dans l'Ouest du Canada, la concurrence entre les sociétés ferroviaires n'existe pas. Si elle existait véritablement sur le plan économique, l'une ou l'autre des deux sociétés serait en faillite. C'est l'une des théories fondamentales en science économique. Au bout d'un certain temps, les faibles sont toujours écartés. L'une des sociétés ferait faillite et l'autre prendrait les rênes de l'ensemble du réseau. Si cela ne s'est pas produit, c'est parce que la concurrence est inexistante. Les principes énoncés par le comité MacPherson sont dépassés et devraient être mis au rancart.

• (1540)

Le facteur dont il faut tenir compte aujourd'hui est celui de l'énergie. On nous dit que l'énergie existe en quantité limitée. C'est vrai si on la gaspille, mais ce l'est également si on l'utilise à bon escient. Je suis sûr que si l'on étudiait l'ensemble du problème du transport des céréales, on s'apercevrait qu'en termes énergétiques le mode de transport le moins coûteux est la voie ferrée, là où les lignes existent. Il suffit d'une locomotive et d'un chapelet de wagons, et c'est ce qui consomme le moins d'énergie. Mis à part le désir du CPR de faire des bénéfices, il est prouvé que ce mode de transport est le moins cher par millitonnes. Si nous avons le malheur de permettre aux sociétés ferroviaires d'enlever les rails et qu'à la place nous construisons des routes et achetons des camions, je pense que nous en pâtirons. Si l'on veut venir en aide aux habitants de l'Ouest, j'estime qu'il faut inscrire l'ensemble de ce problème à l'ordre du jour, pour que la Chambre puisse en débattre. Ce sont là les choses qui nous préoccupent dans l'Ouest.

On pourrait poursuivre et parler de la pollution. Je pense que l'on aura moins de pollution si l'on transporte les céréales par rail plutôt que par route. La proposition du gouvernement contenue dans le discours du Trône et selon laquelle il assumerait la moitié du coût de l'assurance-récolte est excellente. Jusqu'à présent, l'assurance-récolte n'a pas été en mesure de régler les problèmes des régions sinistrées, comme celle de Peace River qui connaît à l'heure actuelle un désastre. L'assurance-récolte n'a pas été en mesure de le faire parce que les agriculteurs n'y ont pas souscrit. On peut se demander pour quelle raison ils ne l'ont pas fait. La réponse est que les paiements sont insuffisants compte tenu de l'importance des primes et que les coûts à long terme s'avèrent trop élevés.