

Nous avons un problème de transport, mais sans doute est-il trop tard pour évoquer les tarifs-marchandises. Il existe, toutefois, des exemples frappants des difficultés rencontrées par la Saskatchewan, qui se trouve dans la situation non concurrentielle d'être un désastre géographique en ce qui concerne les tarifs-marchandises lorsqu'il s'agit de transporter les marchandises à destination et au départ du marché. Nous ne sommes pas à même de bénéficier de la concurrence des transports par voie d'eau; nous ne sommes pas à même de bénéficier en aucune façon de la concurrence des transports routiers Américains; nous ne sommes pas à même de bénéficier beaucoup de la concurrence des grandes routes. Ainsi, en toute franchise, nous nous sommes toujours vus entre les mains des transporteurs ferroviaires. Ils ont collaboré, j'en suis certain, en maintes occasions, mais il reste encore beaucoup à faire. J'ai ici des renseignements que j'ai puisés dans nombres de mémoires émanant des gouvernements du Manitoba, de la Saskatchewan et de l'Alberta et traitant des tarifs-marchandises. Nous pourrions citer, par exemple, l'expédition d'un chargement de clous de Hamilton à Vancouver par Saskatoon, ce qui coûterait moins cher que de laisser le chargement à Saskatoon, même si une distance de mille milles sépare ces deux endroits.

Les problèmes de ce genre préoccupent les habitants de la Saskatchewan et inquiètent ceux des Prairies qui estiment avoir fait un apport très important à l'économie et au bien-être du pays, mais qui se jugent lésés par suite de ces obstacles qui surgissent devant eux.

Nous avons le problème du parcours de la baie d'Hudson par Fort Churchill. Vous savez, vous devez avoir vécu dans l'Ouest et en Saskatchewan pour vous rendre compte de l'importance que Fort Churchill a pour nous, et pourtant c'est un endroit très négligé par le gouvernement fédéral. De nouveaux travaux de construction y sont nécessaires. Je cite maintenant une partie d'un rapport de M. Willis A. Richford, président de l'Hudson's Bay Route Association qui dit:

Les gens aux démarches desquels il faut accorder beaucoup d'importance parce qu'ils sont chargés de faire fonctionner le port de Churchill ont souligné qu'un programme extensif de dragage moderne d'amélioration des installations portuaires est une nécessité immédiate si l'on veut éviter que le port ne continue à se détériorer, et faire face aux exigences modernes et assurer l'avenir du port.

Savez-vous que nos cultivateurs reçoivent 12c. supplémentaires par boisseau de grain s'ils l'expédient en Grande-Bretagne via Churchill? En 1970, 23 millions de boisseaux ont été expédiés par là. L'an dernier, il y a eu un peu plus de 16 millions de boisseaux. Mes amis, ce sont 25, 30, 40 ou 50 millions de boisseaux qui devraient transiter par ce port et nous devrions bénéficier de meilleurs tarifs ferroviaires à destination et en provenance de celui-ci. Ceci est le genre de question qui irrite les gens de l'Ouest du Canada.

Je pourrais poursuivre et discuter des problèmes de notre base économique. Nous devons disposer d'une base industrielle secondaire—cela ne fait aucun doute si nous voulons utiliser la main-d'œuvre locale. L'Alberta a été gratifiée d'abondantes ressources naturelles au nord du pays, ce qui lui a donné le coup d'envoi et la base qui a fait la prospérité et l'essor de cette province sous la direction avisée du premier ministre Manning. La Saskatchewan, elle, se voit incapable ne serait-ce même que d'assurer la

[L'honorable M. Buckwold.]

transformation de ses ressources naturelles. Nous ne sommes en quelque sorte que des coupeurs de bois et nous nous bornons à envoyer ailleurs notre bétail, notre colza et ainsi de suite.

La Commission des transports du Canada est actuellement saisie d'une affaire relative aux tarifs ferroviaires s'appliquant au colza par rapport à ceux exigés pour le transport de l'huile ou des tourteaux de colza. En fait, c'est extrêmement discriminatoire: le grain peut bénéficier d'un tarif très bas en vertu des règlements statutaires spéciaux de la Passe du nid du corbeau, alors que si l'huile était extraite des graines de colza et transformée en Saskatchewan dans les usines existantes, ce qui pourrait accroître le nombre d'emploi, elle ne serait plus concurrentielle à cause des tarifs plus élevés qui frappent le transport du produit fini. Je vous répète, honorables messieurs, qu'il s'agit là de problèmes qui concernent l'Ouest canadien et la Saskatchewan.

Peut-être est-il trop tard pour que je puisse parler beaucoup plus longtemps. Nous sommes inquiets parce que le gouvernement fédéral ne prévoit pas suffisamment de dépenses pour la province de la Saskatchewan. Je vais maintenant vous surprendre avec quelques chiffres. Voici les dépenses que la ministère fédéral des Travaux publics a effectuées par personne dans diverses provinces en 1971-1972: Terre-Neuve: \$15.22; Nouvelle-Écosse, \$12.36; Nouveau-Brunswick, \$12.08; Île du Prince-Édouard, \$18.32; Québec, \$12.45; Ontario, \$21.86; Manitoba, \$15.16, ce qui n'est pas mal du tout; puis nous en arrivons ensuite à la Saskatchewan, avec \$4.57, en comparaison de l'Ontario, par exemple, avec ses \$21.86. Rien d'étonnant que nous soyons inquiets alors qu'en fait l'argent que dépense le gouvernement pour les travaux publics n'entre pas dans la province de la Saskatchewan, même si nous ne voulons pas de projet inutile.

L'Alberta n'est guère plus favorisée, elle touche \$8.68, ce qui est déjà presque le double de ce que touche la Saskatchewan. La Colombie-Britannique touche \$9.30, mais la Saskatchewan, pensez-y, ne touche que \$4.57. Et ce n'est pas seulement pour cette année-là. Si nous étudions les dépenses pour les monuments historiques, qui relèvent du ministère des Travaux publics, le problème devient évident. Je dis qu'il est honteux que le gouvernement fédéral ait si peu vu les besoins de la province de la Saskatchewan à cet égard. Il en va de même des dépenses au chapitre de la défense.

Nous avons un problème social que posent les Indiens. Toutefois, je vais laisser à d'autres le soin d'en parler, mais il s'agit d'un problème majeur et d'une signification profonde que nous devons envisager en Saskatchewan. Nous avons besoin d'aide parce que c'est un problème qui deviendra un sujet de grandes préoccupations pour tous les citoyens.

Honorables sénateurs, vu que l'heure avance je vais mettre une fin anticipée à mes propos. Il y a bien d'autres questions que je voulais aborder, mais je suis sûr que d'autres sénateurs de l'Ouest le feront. Je termine en affirmant que les gens de la Saskatchewan ne veulent être les plus riches du Canada. Notre territoire ne sera jamais très peuplé, mais nous avons de l'air pur, des perspectives immenses, des richesses naturelles et surtout des gens merveilleux, honnêtes, laborieux et toujours optimistes. Puisque le discours du Trône a annoncé des consultations en vue de l'examen des problèmes qui nous préoccupent, nous croyons qu'il est possible de discuter des aspirations et des préoccupations particulières de la Saskatchewan et