

*L'Adresse—M. J. H. Horner*

**M. J. H. Horner (Crowfoot):** Monsieur l'Orateur, en parlant du discours du trône, il faut, je pense, faire cas de certains passages. Naturellement, il y est question d'un gouvernement minoritaire qui détient le pouvoir au Canada. Les gouvernements minoritaires ne sont pas obligatoirement mauvais. Le discours nous apprend comment le gouvernement minoritaire espère remporter des succès au cours de la présente session.

Les gouvernements minoritaires sont plutôt la règle que l'exception dans le monde occidental, comme le prouvent les résultats des dernières élections en Grande-Bretagne. Je le répète, de tels gouvernements ne sont pas nécessairement mauvais et certains pourraient être très bons. Dans le discours du trône également, il est fait mention de l'aliénation de l'Ouest et de la façon dont le gouvernement espère atténuer ou éliminer cette aliénation. Après avoir entendu les nouvelles ce matin, je me rends compte que le premier ministre (M. Trudeau) n'y songe pas. Il espère s'en servir à son propre avantage, étant donné que des élections pourraient être tenues dans le courant de cette année. Il veut s'en servir pour obtenir une majorité et se sentir moins nerveux à la Chambre.

● (1220)

Le discours du trône mentionne la vieille rengaine des tarifs de transport des marchandises et comment le gouvernement éliminera les tarifs discriminatoires dans l'Ouest du Canada. Le Canada étant un pays régional, ce problème nous embête depuis 100 ans. On parle beaucoup des tarifs du Pas-du-Nid-de-Corbeau. Je vais en parler en détail dans quelques minutes. Toutefois, au sujet des tarifs discriminatoires, si par hasard l'Ouest du Canada devenait un pays distinct, il n'y aurait plus de tarifs discriminatoires. Les marchandises seraient transportées à des tarifs comparables ou pas du tout. Les chemins de fer serviraient l'Ouest canadien et non les intérêts de l'Est comme ils le font aujourd'hui.

Le discours du trône touche plusieurs sujets agricoles. On note avec intérêt qu'ils sont destinés à l'accroissement des approvisionnements. Dans le discours du ministre de l'Agriculture (M. Whelan), à la page 112 du *hansard* du 4 mars, trois choses sont déterminées:

La politique gouvernementale en matière d'alimentation a d'abord été établie pour faire en sorte que les Canadiens continuent de bénéficier d'un approvisionnement sûr et suffisant d'aliments sains, et deuxièmement, pour faire en sorte que les aliments continuent d'être disponibles à des prix qui sont raisonnables pour les consommateurs et convenables pour les agriculteurs.

La seconde est presque la même que la première.

Le troisième objectif de la politique agro-alimentaire du gouvernement est d'assurer une offre constante et d'accroître la production...

Le gouvernement devient tout à coup obsédé par une offre constante. Il voulait la limiter il y a quelques années. Il parlait beaucoup de la gestion de l'offre. Le gouvernement s'amuse encore avec cette idée. La gestion de l'offre avait inspiré au ministre de la Justice responsable de la Commission canadienne du blé (M. Lang) l'opération LIFT, un échec colossal qui coûta des millions de dollars à l'Ouest du Canada et des millions et des millions de votes au parti libéral. Il aurait dû coûter au ministre son siège.

Le troisième point intéressant porte sur le mouvement du grain dont on a tant parlé. Et la question des wagons? Il est vrai que le nombre des wagons affectés au transport du grain a diminué de 88,000 à 44,000. Combien en faudra-t-il pour les 16 millions de boisseaux de blé que nous aurons à expédier, selon le ministre, d'ici la fin juillet si nous voulons respecter nos engagements? S'il faut attendre

[M. l'Orateur.]

trois semaines avant qu'un wagon soit déchargé, il nous en faudra approximativement 24,000. On n'a pas raison de dire qu'il y a une pénurie absolue de wagons. Par contre, on peut dire que les wagons ne bougent pas. On a vu plus d'une photo de wagons immobilisés sur les voies de garage. Les chemins de fer n'ont pas mis d'enthousiasme à les faire servir. Voyons pourquoi ils ne l'ont pas fait.

Une grande campagne se poursuit dans les Prairies. Le ministre responsable de la Commission du blé a parcouru le Canada cherchant à convaincre les cultivateurs et leurs associations que le tarif du Pas-du-Nid-de-Corbeau est à la racine du mal, qu'il est beaucoup trop bas et qu'il doit être modifié. Le ministre de l'Ouest essaie délibérément de détruire le tarif. Il encourage les chemins de fer à le saccager. Comment peuvent-ils le faire? En ne transportant pas le grain. Pas étonnant alors que le ministre n'ait pas la collaboration des chemins de fer. Il les encourage. Il est de mèche avec eux.

Un ancien ministre de l'Agriculture fort sympathique qui venait de Renfrew avait le sens de la politique. Il savait ce qu'il devait faire en tant que ministre de l'Agriculture. Il attaquait les sociétés ferroviaires. Il attaquait le CP. Jamais les ministres actuels n'oseraient attaquer les sociétés ferroviaires. Ils veulent supprimer le tarif du Pas-du-Nid-de-Corbeau. D'ailleurs, plusieurs agriculteurs s'accordent à dire qu'il devrait peut-être être modifié.

Qu'est-ce que ce tarif signifie réellement pour l'ouest du Canada? Le tarif pour le transport de 100 livres de grain entre Regina et la tête des Lacs est de 20c. Le transport de 100 livres de marchandises à partir d'un endroit aux États-Unis directement au sud de Regina jusqu'à la Tête des lacs coûte environ 72c., soit deux fois et demie plus cher, ce qui est une différence appréciable. Pour ce qui est du transport des céréales de Regina à Vancouver, le tarif du Pas-du-Nid-de-Corbeau est de 26c. les 100 livres. A partir d'un endroit directement du sud de Regina jusqu'à Vancouver, le tarif est de 96c., soit deux fois et demie plus cher. Vu que le blé se vend \$5.85 le boisseau, beaucoup d'agriculteurs croient être en mesure de payer les taux supplémentaires, mais il faut transporter le grain. Je ne suis cependant pas certain que le prix du blé restera à \$5.85 le boisseau. Je suis absolument certain que, si les taux du Pas-du-Nid-de-Corbeau sont sabotés, le coût de transport du grain augmentera de deux fois et demie et ne redescendra jamais. Il faut que les agriculteurs s'en rendent compte.

Le ministre chargé de la Commission canadienne du blé est censé travailler pour les agriculteurs, et non pour les chemins de fer. Il est censé faire travailler les chemins de fer pour les agriculteurs. Mais le ministre couche avec les chemins de fer. Il ne se soucie certainement pas des agriculteurs de la Saskatchewan ni, à vrai dire, des agriculteurs des Prairies en général. Nous nous en sommes rendu compte à l'annonce du ministre que le prix du blé destiné à la consommation humaine au Canada serait bloqué à \$3.25. Il a dit que le gouvernement paierait \$1 de plus le boisseau. Les agriculteurs de l'Ouest canadien doivent payer 85 cents le boisseau en plus. Nous entendons beaucoup parler de l'augmentation du prix du pain. Le Canada est devenu un pays consommateur de pain, et non de féculents. Le pain devrait être le dernier produit qu'on doit subventionner. Si les ménagères trouvent que le pain coûte trop cher, elles peuvent toujours recommencer à en faire cuire. C'est plus économique que de l'acheter au magasin, qu'il soit tranché, emballé, ou autrement.