

Subsides

Ainsi, pendant sept ans, les paysans semèrent leur propre grain y compris les mauvaises herbes et les plantes nuisibles. Les mauvaises herbes et les maladies se multiplièrent. Au bout de sept ans, Joseph eut la famine qu'il avait prédite.

Eh bien, monsieur l'Orateur, j'interprète différemment cette histoire.

Des voix: Bravo!

M. Hamilton (Swift Current-Maple Creek): Le ministre parle toujours de niveler les cycles d'abondance et de disette en agriculture. Cela nous inquiète, car en dépit de ses efforts, il n'a réussi jusqu'à présent qu'à niveler les périodes d'abondance au désespoir des intéressés. Aujourd'hui il a comparé le gouvernement à un navire. Tout ce que je puis dire c'est que si l'analogie est exacte les agriculteurs sont certainement sur le point d'embarquer dans les chaloupes de sauvetage.

Pour ce qui est des modifications apportées à la Société du crédit agricole je ne puis que répondre: Présentez-les, nous en ferons l'étude.

Le ministre vante les commissions de mise en marché, selon mon point de vue de l'Ouest Canadien, elles ont toutes tendance sans exception à réduire le nombre de producteurs. Je reconnais, monsieur l'Orateur, que les revenus sont plus élevés, mais les fermes familiales disparaissent, et c'est la meilleure façon que je connaisse de dépeupler nos régions rurales.

Le ministre a mentionné que la baisse du cours mondial des grains était la cause de la chute du revenu agricole. Il est intéressant de remarquer qu'actuellement le prix demandé pour le grain de première qualité à Vancouver est de \$4.30 le boisseau. Et encore, son collègue, cet économiste vierge de Saskatoon, a l'outrecuidance de dire aux agriculteurs qu'ils ne recevront rien de plus que le prix de base de \$2.75 qu'ils ont déjà touché. Il y a plus de \$1.50 de différence le boisseau entre ce que l'agriculteur a reçu et recevra pour le reste de sa récolte de cette année et le prix de vente actuel du grain. Est-il étonnant que mon parti demande au Vérificateur général d'examiner les comptes de la Commission canadienne du blé?

Il y a environ une semaine je me suis rendu à Saskatoon en compagnie de 14 de mes collègues pour rencontrer le juge Hall et discuter avec lui des recommandations de son rapport. Nous savions que jusqu'ici six seulement des 92 recommandations avaient été mises en application, que l'on avait pris des mesures partielles par rapport à cinq autres et qu'on n'avait rien fait pour le reste. Nous avons été étonnés d'apprendre que ni le gouvernement ni le ministre des Transports (M. Lang) n'étaient jamais entrés en communication avec le principal architecte de la commission Hall. Nous craignons surtout que la formule par pièce détachée qu'adopte le gouvernement pour mettre les recommandations du rapport en application fausse l'ensemble du rapport Hall, lequel avait pour but de tâcher d'améliorer la situation économique des Prairies et de rationaliser notre système de manutention des grains.

Tout comme nous nous étions inquiétés de ce que le ministre des Transports ait formé le comité d'étude des chemins de fer des Prairies plutôt que l'Administration des chemins de fer des Prairies recommandée par la commission, nous avons craint que ce soit juste un moyen de bloquer la situation pour que nous soyons exactement au même point où nous en étions avant que la commission ne soit établie, c'est-à-dire à la merci de la Commission canadienne des transports contrôlée par

l'Est. Nous nous préoccupons du fait que les chemins de fer touchent des sommes trop élevées provenant des deniers publics et pour lesquelles ils ne sont nullement tenus de rendre compte.

Nous déplorons également l'absence d'aide gouvernementale à l'industrie des provendes dans les Prairies ou à celle du broyage d'oléagineux pour compenser les faibles taux autorisés sur le grain.

Notre position au sujet du rapport Hall est très simple et a été exposée auparavant. Tout d'abord, nous croyons que le faible tarif régulier du Pas du Nid-de-Corbeau pour les céréaliculteurs doit demeurer en vigueur; le gouvernement doit combler l'écart entre ce tarif et le tarif compensatoire; une subvention est nécessaire en vue de remédier à l'injustice du tarif-marchandises actuel pour les bestiaux, les produits carnés et les produits des graines oléagineuses—elle coûterait environ 30 millions cette année—et les chemins de fer doivent être chargés de maintenir et d'améliorer leur réseau ferroviaire dans les Prairies sans obtenir d'autres subventions des contribuables.

A l'heure actuelle, les chemins de fer gagnent sur les deux tableaux: ils touchent des subventions et des octrois qu'ils dépensent à leur guise. A ma connaissance, les subventions ne servent nullement à l'entretien des embranchements. Ils améliorent certes la ligne principale. Il y a une quinzaine de jours, à la dernière réunion régionale de la Commission canadienne du blé qui s'est tenue à Swift Current, j'ai appris à ma grande surprise que les compagnies ferroviaires ne devaient même pas remplacer les wagons-trémie éventuellement détruits dans un accident alors qu'elles en ont reçu de 6000 à 8000 sans déboursier un sou. Pourtant, elles sont chargées de leur entretien. Qu'arrive-t-il donc si les wagons sont endommagés? Au lieu de les réparer, elles les mettent au rancart. C'est incroyable!

Nos tarifs réglementaires pour le grain nous semblent peu attrayants quand on voit ce qui se passe chez nos voisins du sud. Le génie de l'armée américaine consacre plus d'un milliard de dollars par an à l'entretien des voies maritimes dont l'usage est gratuit. A côté de cela, l'aide que reçoit l'Ouest du Canada paraît bien mince.

J'ai ici deux communiqués intéressants, un du ministre de l'Agriculture et un du ministre des Transports. On n'est pas surpris de voir de tels communiqués après avoir lu certains éditoriaux publiés dans les journaux de l'Ouest. Dans l'éditorial du *Free Press Report on Farming* du mois de février, on dit notamment ceci:

Pour quelqu'un qui s'intéresserait un tant soit peu à l'avenir du Canada en tant qu'exportateur de grain, la situation qui existe actuellement sur la côte ouest serait un scandale national . . .

Ce qui est scandaleux dans tout cela, c'est qu'après quelques années de prix raisonnables sur le marché du grain et après d'innombrables études et d'interminables discussions, le Canada ne soit pas mieux équipé pour exporter son grain à partir des ports de la côte ouest qu'il ne l'était en 1972.

Depuis la dernière interruption du transport, le gouvernement canadien n'a pu faire mieux (exception faite des mesures d'incitation à l'entreposage) que de donner du travail à des foules de fonctionnaires et de s'offrir de nombreux voyages, aux frais des contribuables, à Vancouver la délicateuse.

● (1742)

Qu'est-ce que les agriculteurs doivent faire pour garder leur réputation de fournisseurs sûrs de céréales et de graines oléagineuses?

Cette fois-ci, le Canada n'a pas d'excuse: pas de différends ouvriers importants ni de catastrophe naturelle pour expliquer l'arriéré.