

L'étude d'une carte pédologique du Canada nous montre que les terres de première qualité sont accaparées par l'industrie et les réseaux de transport. J'ai appris qu'aux États-Unis, environ 100,000 acres de terre sont asphaltées chaque jour. Je n'ai pas les chiffres correspondants pour le Canada, mais cela doit être à peu près proportionnel, compte tenu de la différence de population. Il nous faut de la terre et de l'eau pour la production d'aliments. Si nous négligeons l'importance de ces ressources, nous en subissons les conséquences.

Des anthropologues disent que les hommes sont sur la terre depuis 50,000 ans et ont dû trouver de quoi se nourrir chaque jour. Nous utilisons des métaux lourds depuis 2,000 ou 3,000 ans seulement et le pétrole depuis deux ou trois générations. Néanmoins, nous permettons qu'on détruise nos terres arables. Je prétends que nous ne devrions pas user aussi librement de nos terres minières et pétrolières. Nous devons résister à la tendance qui fait qu'on engloutit 80 acres de terre de première qualité pour construire un réseau routier qui permettra de faire un virage à droite. Pourquoi le gouvernement construit-il des aéroports sur des terres de première ou deuxième qualité, notamment dans un pays comme le nôtre où, contrairement à la croyance populaire, il y a peu de sols de haute qualité.

Enfin, il nous incombe de parler de la situation déplorable de l'industrie céréalière qu'il faut imputer principalement au gouvernement. Je veux parler de ce qui s'est passé sur la côte du Pacifique. Les députés se souviendront que par la suite de la grève des manutentionnaires de céréales sur la côte du Pacifique, le gouvernement a affirmé, avant que des négociations ne soient entamées, qu'il accepterait les recommandations du rapport Perry. Le rapport prévoyait une hausse d'environ 61 p. 100. Le gouvernement avait demandé aux cultivateurs d'écrire aux compagnies céréalières et d'exiger un règlement avant la convocation du Parlement l'automne dernier. Les inspecteurs des céréales qui travaillent dans la même poussière, les mêmes conditions et les mêmes édifices disent maintenant qu'ils n'accepteront pas l'offre du gouvernement de 12.5 p. 100. Qui peut les blâmer?

Le gouvernement voulait tout d'abord accorder aux manutentionnaires de céréales la parité avec les débardeurs qui travaillent avec eux. Les manutentionnaires ont déclaré que le gouvernement était tenu de leur accorder environ 60 p. 100. Nous savions ce qui allait se passer. Nous avons maintenant une autre grève en perspective; l'industrie céréalière se trouve encore dans le pétrin. Si les inspecteurs font la grève, nous saurons qui blâmer. Les cultivateurs canadiens seraient certes fort frustrés. Il ne s'agit peut-être cependant que d'une de leurs inquiétudes. La situation sur le plan alimentaire, dont il est tellement question actuellement, devrait être une autre de nos préoccupations. Durant la semaine qui vient de se terminer, le monde entier s'est penché sur la question de l'alimentation. Nous devons examiner les politiques en voie d'établissement et les engagements pris actuellement, car ils encouragent bien peu les agriculteurs à faire davantage sur le plan de la qualité ou de la quantité.

● (1650)

Tout le réseau de transport de l'Ouest est dans un état lamentable. On peut faire à pied le trajet de ma circonscription à Vancouver plus rapidement que l'on n'expédie le grain, et je parle sérieusement. Le transport du grain, depuis les points d'expédition secondaires jusqu'à Vancouver, se fait au rythme moyen de quatre milles et demi l'heure. Ce temps inclut les divers arrêts régionaux, le

Grains—Paiements anticipés

séjour à Calgary avant le départ pour l'Ouest et le séjour dans le port en attendant le chargement. Si vous pouvez aller à pied du centre de l'Alberta à Vancouver plus rapidement que ne le font les trains du gouvernement, c'est qu'il y a sûrement quelque chose qui ne va pas. Le gouvernement pourrait peut-être nous proposer d'apporter le grain là-bas dans des sacs.

Et sur ce, je résume. Tout en appuyant en principe la mesure à l'étude, je signale que toute loi devrait viser au fond à faire de l'agriculture un métier sur lequel l'agriculteur pourrait compter, où il se sentirait appuyé et récompensé lorsqu'il produirait des denrées alimentaires. Il faut de toute évidence produire beaucoup plus de denrées alimentaires, et de meilleure qualité, j'entends par là non seulement l'apparence du produit, mais sa valeur nutritive, fondée sur l'analyse de ses ingrédients. Je dis simplement au gouvernement qu'il lui reste encore beaucoup à faire s'il veut que les agriculteurs soient satisfaits de leur sort et qu'en fin de compte, le monde entier puisse manger à sa faim.

M. Craig Stewart (Marquette): Monsieur l'Orateur, j'aimerais dire un mot à propos du bill C-10. Du côté de l'opposition officielle, nous avons toujours appuyé les paiements anticipés. D'abord présentée en 1957-1958 par le gouvernement du très honorable député de Prince-Albert (M. Diefenbaker), cette loi a permis à plusieurs agriculteurs de l'Ouest de survivre même s'ils étaient dans une position financière précaire. Le ministre a déclaré hier que la raison principale pour laquelle le bill C-10 est présenté est d'ajuster les avances au taux d'augmentation de l'inflation. Je suis heureux de savoir que le gouvernement se rend compte jusqu'à quel point l'inflation peut faire tort à l'agriculteur.

M. Lang: Je n'ai pas dit cela.

M. Stewart (Marquette): C'est ce que j'ai entendu.

M. Lang: Vous n'avez pas compris mes observations.

M. Stewart (Marquette): Le ministre doit admettre que personne n'est frappé plus durement par l'inflation que l'agriculteur de l'Ouest. Nous n'avons qu'à voir combien ses coûts de production ont augmenté depuis quelques années. Pour augmenter sa production, il doit utiliser beaucoup d'engrais. Cependant, le coût de ce produit a doublé et parfois même, triplé. L'an dernier, le prix de la ficelle à lier a triplé. Il faut aussi voir le prix des machines agricoles. Les moissonneuses-batteuses qui se vendaient environ \$15,000 il y a quelques années coûtent maintenant plus de \$25,000. Une camionnette d'une demie tonne qui valait environ \$2,500 en 1967 se vend maintenant plus de \$5,000. Cette inflation fait augmenter les coûts de production de l'agriculteur.

Hier, le député de Crowfoot (M. Horner) a trouvé la vraie raison pour l'augmentation des paiements anticipés. L'an dernier, le gouvernement a présenté une nouvelle politique des céréales vivrières, en vertu de laquelle un agriculteur peut vendre son blé à la Commission canadienne du blé ou directement aux compagnies d'éleveurs. Cependant, à cause du bas prix initial du grain, les agriculteurs sont presque obligés de vendre sur le marché libre. Le ministre doit admettre qu'à cause de cette politique, les agriculteurs se heurtent à une pression financière énorme. Voilà la vraie raison de cette augmentation des avances.

Pour les députés qui viennent de centres urbains, j'aimerais souligner que ces paiements ne sont pas des