

prix des denrées n'ont pas monté, le coût des services chez les agriculteurs s'est grandement accru.

Au cours de nos débats sur l'agriculture et sur les projets de loi présentés à la Chambre durant la dernière session—je songe surtout au bill sur la stabilisation des produits agricoles, qui est resté en plan—rien ne laissait prévoir une hausse du prix des produits agricoles. Il fut question de stabiliser les revenus, mais en période d'inflation, la stabilisation des revenus n'est pas très utile. Comme le dit si souvent le député de Mackenzie (M. Korchinski), on se borne alors à stabiliser la pauvreté.

Comme la législature actuelle aura bientôt quatre ans, nous savons qu'il sera sans doute question d'élections bientôt. Aussi serait-il utile de songer à ce que l'avenir nous réserve et d'observer l'attitude du premier ministre (M. Trudeau), pour voir ce qu'il présentera en matière de mesures agricoles.

J'aimerais vous citer un passage d'un article du *Western Producer*, sur un discours prononcé il y a peu de temps par le premier ministre. Voici :

L'agriculture ne pourra relever le défi de demain si elle ne conquiert pas son indépendance économique, a-t-il ajouté.

«Elle doit et devra fonctionner, comme tout autre secteur industriel, sans subventions, sans aide extérieure, comme un organisme arrivé à maturité et qui a atteint son plein développement.»

Il est de moins en moins concevable que les consommateurs fassent les frais des déficiences des agriculteurs, dit-il.

Lorsque le premier ministre s'exprime en ces termes, il semble considérer l'industrie agricole comme un vaste secteur subventionné de notre société, comme si l'agriculture était le seul bénéficiaire des largesses de l'État. Qu'il me soit permis de rappeler aux députés l'adoption du bill sur la Commission du textile et du vêtement, qui assure une certaine protection à cette industrie. Ensuite, il y a eu la défalcation des arriérés d'impôt de 70 millions que devait la compagnie Ford, ainsi qu'un don de six millions de dollars à Procter et Gamble pour ouvrir une usine alors que cette industrie souffrait déjà de surproduction dans l'ensemble du pays. Le gouvernement subventionne une usine à tel endroit du Canada, et en ferme une semblable dans une autre région.

Cette façon de procéder est coûteuse pour les contribuables. L'industrie agricole ne touche qu'une faible proportion des fonds que le gouvernement dépense en subventions, et en disant le contraire, on crée une fausse impression. On trompe les contribuables et les électeurs, et le recours à cette tactique ne cesse de nous décevoir. C'est de cette façon qu'on a amené l'Ouest à s'imaginer parfois qu'il n'a que le statut de colonie vis-à-vis de l'Est. On a certes de bonnes raisons de s'inquiéter à ce sujet.

A l'avenir, nous devons, je pense, songer à des programmes qui fassent pendant, jusqu'à un certain point, aux programmes américains destinés à soutenir la commercialisation du grain. Selon ces programmes, on fixe un prix minimum pour les grains, en particulier les grains de provende, et le producteur peut soit les vendre au gouvernement au prix minimum, soit les offrir sur le marché libre. Il faudrait certainement apporter des changements radicaux à notre régime actuel de commercialisation, surtout quant aux dispositions en cours concernant la commercialisation des provendes sur le marché canadien.

Le problème de la manutention du grain est toujours d'actualité et il inquiète particulièrement les provinces de l'Ouest. En répondant à une demande que je lui faisais hier pendant la période des questions, le ministre chargé de la Commission du blé a indiqué, à propos des difficul-

tés qui surgissaient dans le port de Vancouver, que les choses allaient bien. Cependant, telle n'est pas l'impression des observateurs impartiaux. Je ne parle pas des observateurs politiques, mais des observateurs neutres de la situation dans ce port. Personne ne songe à reprocher au ministre les tempêtes de neige et le fait qu'elles aient balayé les voies ferrées. Il n'est pas responsable des grèves qui se sont produites à plusieurs reprises et personne ne songe à le blâmer de ces débrayages. Ce qui est inquiétant, c'est avant tout le fait qu'il ne veut pas admettre qu'il a expérimenté une politique de non-entreposage dans nos installations portuaires et que cette politique s'est soldée par un échec. Nous devons obtenir l'assurance que l'acheminement des grains se poursuivra dans ces installations portuaires même en cas de grèves ou d'intempéries, comme il y en a toujours au Canada, en hiver.

• (1430)

Je voudrais lire quelques extraits d'un rapport publié par la Palliser Wheat Growers Association. La semaine dernière, un groupe de membres de cet organisme est allé enquêter sur l'inactivité des installations portuaires de Vancouver. Voici ce qu'il rapporte :

Alors que 20 navires étaient immobilisés dans le port de Vancouver, le représentant d'une société d'exportation a dit aux membres de la Palliser que l'arriéré actuel, que l'on évalue à 20 millions de boisseaux de blé, ne sera pas rattrapé avant juillet.

Le Conseil des ports nationaux a fait visiter les quais aux agriculteurs, qui y ont vu des navires immobilisés et des élévateurs terminaux à peu près inactifs.

Le seul navire qui se trouvait à l'élévateur de tête de ligne à l'usage du syndicat du blé de la Saskatchewan s'appelait fort à propos le *Heroic*. Il était dans le port depuis un bon mois, tentant de réunir tant bien que mal un plein chargement avec ce qui pouvait rester dans une demi-douzaine d'élévateurs.

Il y a maintenant environ 1.8 million de boisseaux de blé d'exportation dans les élévateurs de tête de ligne (en date de vendredi) alors qu'il en faudrait près de 20 millions pour charger les navires qui attendent.

En attendant, le représentant de la société d'exportation a dit aux agriculteurs que le Canada ne vend plus, étant trop occupé à rattraper le retard dans les ventes déjà conclues.

Hier à la Chambre, le ministre chargé de la Commission canadienne du blé n'en finissait plus de nous dire que les ventes allaient bien, que tout fonctionnait normalement, et combien de wagons avaient atteint le port au cours des deux derniers jours. Mais la Palliser Wheat Growers Association est un observateur neutre qui n'a pas d'intérêt politique à faire valoir. Peut-être pourra-t-on m'accuser moi d'en avoir, ou même les députés à ma gauche, mais on ne peut certes accuser la Palliser Wheat Growers Association d'avoir une opinion préconçue de ce qui se passe dans le port. Reprenant les commentaires du président de la Palliser, Walter Nelson, le rapport poursuit :

Il a parlé de conversations avec un représentant de la société d'exportation, Cargill of Canada Ltd., à l'appui de la Palliser qui prétendait que les politiques de la Commission canadienne du blé relatives au transport du grain étaient malavisées.

Et plus loin :

L'agent de Cargill a confirmé l'assertion de Palliser selon laquelle les navires inemployés font doublement du tort à l'industrie céréalière canadienne—en premier lieu, les armateurs se protègent contre les longs retards en augmentant leurs tarifs-marchandises et en second lieu le port, dont la réputation en cette matière est déjà mauvaise, acquiert un renom international encore plus défavorable, ce qui peut obliger le Canada à vendre le blé à encore meilleur marché que le prix bas actuel pour attirer les acheteurs et les expéditeurs.