

que le ministre de l'Agriculture du Québec n'a rien fait. Je crois que ces propos ont été répétés à la Chambre et, à titre de Québécois, nous devons faire preuve de plus d'objectivité.

Je suis un de ceux qui n'ont pas cessé de défendre les intérêts du Québec en cette enceinte, mais je veux reconnaître ce que le gouvernement fédéral a fait pour la province de Québec.

Dans le domaine de l'agriculture, je crois que le gouvernement fédéral a assuré une collaboration sérieuse. Et lorsque le député de Lac-Saint-Jean (M. Lessard) a blâmé le ministre de l'Agriculture du Québec, qui disait que la présence fédérale pèse lourd au Québec, je me demande jusqu'où M. Toupin avait raison. Et je serais tenté d'être d'accord avec l'honorable député de Lac-Saint-Jean, qui connaît très bien le rôle que joue le gouvernement fédéral dans l'agriculture.

En ma qualité de membre du comité de l'agriculture, j'ai en l'occasion de rencontrer le ministre de l'Agriculture du Québec. Nous avons pu lui poser quelques questions,—pas tellement longues—parce qu'il était très occupé. Par contre, le ministre de l'Agriculture de l'Ontario nous a accordé deux jours, ce que nous avons fort apprécié.

Pour ce qui est des propos du ministre de l'Agriculture du Québec, je suis loin de les appuyer. A mon avis, les membres du comité de l'agriculture ont fort bien défendu la politique agricole relative au Québec.

Bien sûr, j'ai déploré, comme bien d'autres, la coupure de 10 millions de dollars dans les subventions à l'industrie laitière, il y a deux ou trois ans. Mais après réflexion et analyse, nous devons tout de même reconnaître que, dans l'ensemble, les producteurs de lait sont vraiment mieux placés qu'il y a trois ans et, à partir de cette constatation, je dois reconnaître que la mesure, si elle faisait mal, était probablement nécessaire, puisque les résultats l'attestent et que nous devons les accepter d'une façon très objective.

Le programme de rachat des fermes mérite toute l'attention des députés. J'ai eu l'occasion de demander au ministre s'il allait conserver sa politique nationale; il a dit qu'il était décidé à considérer les problèmes des provinces, les vœux des provinces. Cette réponse est très intéressante et démontre que le ministre est disposé à respecter le désir des provinces quant au rachat des petites fermes.

Il faut, bien sûr, souhaiter d'emblée la conservation des fermes familiales, et reconnaître aussi qu'un nombre d'acres est absolument nécessaire pour faire vivre son homme. Et à partir de là, il faut absolument accepter la disparition d'un certain nombre de producteurs ou de cultivateurs.

Laisser croire aux gens qu'avec 10, 15 ou 25 arpents, ils peuvent encore réussir à vivre, c'est faire de la petite politique, c'est faire rêver des producteurs, quand nous savons parfaitement bien qu'avec les changements d'aujourd'hui, il est impossible de vivre sur une terre très limitée, comme il y a 30 ou 40 ans.

Mais entre se lancer catégoriquement dans une agriculture industrielle et choisir des normes suffisantes pour faire vivre son homme sur une ferme familiale bien organisée, je pense que le gouvernement a la responsabilité d'offrir à ces agriculteurs tous les moyens de conserver la terre familiale, de permettre aux enfants de continuer à exploiter cette industrie qui a fait vivre leurs parents. Même à la suite des changements sérieux et des moyens qui sont offerts en vertu du bill C-5, il serait malheureux de croire qu'une politique de prêt ou de crédit agricole est suffisante.

[M. La Salle.]

Nous avons besoin, bien sûr, de crédits. Tout le monde le reconnaît. Mais nous avons surtout besoin d'une politique garantissant un prix de base convenable pour que le producteur puisse faire un profit. Ce profit incitera le jeune à remplacer un jour ses parents sur cette terre, et c'est de cette façon que nous améliorerons l'agriculture, que nous encouragerons les jeunes à poursuivre la culture que le père a depuis longtemps commencée.

Monsieur le président, je termine, étant donné qu'il est 5 heures. Je souhaite que ce bill produise les effets désirés et, surtout, que le gouvernement ne cesse d'imaginer une politique suffisante pour l'amélioration du sort de tous les producteurs canadiens.

\* \* \*

## LA MOTION D'AJOURNEMENT

### QUESTIONS À DÉBATTRE

**M. l'Orateur suppléant (M. Boulanger):** A l'ordre. En conformité de l'article 40 du Règlement, je dois informer la Chambre des questions qui seront débattues ce soir, au moment de l'ajournement: l'honorable député de Regina-Est (M. Burton)—La main-d'œuvre—Le programme d'initiatives locales—Les crédits attribués et dépensés et les demandes reçues pour chaque province; l'honorable député de Saint-Jean-Lancaster (M. Bell)—Les pêches—Fermeture de la pêche au saumon de l'Atlantique—Le cas des cours d'eau des autres provinces de l'Est; l'honorable député de Moose Jaw (M. Skoberg)—Les transports—Le projet de raccordement de deux lignes de chemins de fer—L'acheminement du charbon via les É.-U.

[Traduction]

Comme il est 5 heures, la Chambre passe maintenant à l'étude des mesures d'initiative parlementaire qui figurent au *Feuilleton* d'aujourd'hui à savoir, les bills publics, les bills privés et les avis de motions.

• (1700)

## INITIATIVES PARLEMENTAIRES—BILLS PUBLICS

### LA LOI SUR LA SÉCURITÉ DES VÉHICULES AUTOMOBILES

#### MODIFICATION RELATIVE AUX CEINTURES DE SÉCURITÉ

**M. Barry Mather (Surrey-White Rock)** propose: Que le bill C-17, tendant à modifier la loi sur la sécurité des véhicules automobiles (ceintures de sécurité), soit lu pour la 2<sup>e</sup> fois et renvoyé au comité permanent des transports et des communications.

—Monsieur l'Orateur, le présent bill a pour objet de modifier la loi sur la sécurité des véhicules automobiles pour rendre nos rues, nos routes et nos autoroutes plus sûres en obligeant les propriétaires des véhicules commerciaux à équiper tous leurs véhicules, notamment les camions et les autobus, de ceintures de sécurité et, de plus, en rendant obligatoire le port de ces ceintures par les conducteurs de ces véhicules commerciaux. Une mesure législative semblable est déjà en vigueur aux États-Unis relativement à tous les véhicules commerciaux qui circulent entre les divers États et à ceux qui appartiennent à des étrangers. On s'aperçoit déjà que cette mesure a contribué à sauver des vies dans le pays voisin.