

Politiques des transports

On utilise des wagons-trémies pour le transport des grains destinés à l'exportation; on devrait également les utiliser pour les grains destinés au marché canadien, car ce serait bien nécessaire. Malheureusement, on réserve au marché canadien un matériel désuet qui a été remplacé par des wagons-trémies modernes pour le marché de l'exportation.

Nous songeons également à la façon injuste dont les frais de surestarie frappent les grains destinés aux marchés canadiens, alors qu'ils ne frappent pas ceux qui, sur la côte Ouest, sont destinés à l'exportation. Enfin, il y a l'écart entre le tarif applicable aux provendes et celui qui s'applique aux grains d'exportation. Ce sont des différences qui ont été maintes fois signalées.

Je voudrais signaler à titre comparatif certains taux pour le transport du grain: de Regina, en Saskatchewan, à Ottawa, une distance de 1,652 milles, il est de \$16.40 la tonne, c'est-à-dire de 99c. la tonne-mille; de Regina, en Saskatchewan, à Sherbrooke, au Québec, une distance de 1,865, il est de \$18.60, c'est-à-dire de \$1 la tonne-mille; de Regina, en Saskatchewan, à Truro, en Nouvelle-Écosse, une distance de 2,408 milles, il est de \$20.20, c'est-à-dire de 84c. la tonne-mille; de Vulcan, en Alberta, à Vancouver, en Colombie-Britannique, une distance de 711 milles, il est de \$18.40, c'est-à-dire de \$2.59 la tonne-mille pour le grain destiné au marché canadien; et de Vulcan, en Alberta, à Vancouver, en Colombie-Britannique, une distance de 711 milles, il est de \$4.20, c'est-à-dire de 59c. la tonne-mille pour le grain destiné à l'exportation.

Les exporations profitent des tarifs du Pas du Nid-de-Corbeau jusqu'à Thunder Bay et de tarifs maritimes compétitifs passé ce point. Pour les expéditions vers l'Ouest, les tarifs du Pas du Nid-de-Corbeau ne s'appliquent qu'aux grains destinés à l'exportation. Ainsi, il se trouve que l'industrie en Colombie-Britannique refuse avec acharnement de payer plus que l'acheteur étranger pour le transport du grain canadien vers Vancouver. Lorsqu'on rassemble toutes ces données, on voit que l'industrie, en Colombie-Britannique, se heurte à de nombreux problèmes et que bien des facteurs jouent contre le maintien d'une industrie viable dans cette province.

On peut citer le cas des produits finis, comme le poulet, comme exemple de cette injustice entre l'Est et l'Ouest, les tarifs de transport. Les tarifs de l'Office de commercialisation du poulet de gril de la Colombie-Britannique, qui s'appliquent à l'année 1974, je crois, et sont à peu près les mêmes à l'heure actuelle, sont de 7.85 cents la livre de poulet transporté entre Vancouver et Montréal contre 2.99 cents dans l'autre sens. Lorsqu'on calcule la quantité de grain nécessaire pour produire cette livre de poulet, on en arrive à un tarif relatif de \$8.30 la tonne de grain sous forme de poulet transporté vers l'Ouest, contre \$21.82 dans l'autre sens. Cela montre bien l'écart existant entre le transport d'Ouest en Est et vice-versa de nos produits. Ce problème, à savoir l'injustice des tarifs de transport qui s'appliquent aux envois de marchandises vers l'Est par rapport à ceux en vigueur vers l'Ouest, a créé bien des dissensions, bien des antagonismes et bien des mécontentements dans l'Ouest.

M. Benjamin: Désavantagés sur tous les plans.

M. Patterson: C'est bien cela, en ce qui concerne l'Ouest, en tout cas.

[M. Patterson.]

J'aimerais parler d'une lettre que j'ai reçue de l'Association coopérative des éleveurs de la Colombie-Britannique, et qui traite d'élevage. La voici:

L'annonce d'une modification du tarif-marchandises, prévoyant une augmentation de 11 p. 100 pour la Colombie-Britannique, à l'automne dernier, nous a vivement préoccupés...

La lettre parle de diverses augmentations, mais on a convenu d'un tarif forfaitaire. Elle poursuit en ces termes:

La disponibilité de matériel roulant pour les expéditions de bétail pendant l'automne est une question tout aussi importante et qui nous préoccupe également. Comme nous sommes le terminus pour les expéditions en provenance de l'Est au moment où les envois de bovins d'embouche vers l'Ontario battent leur plein, il est parfois difficile d'obtenir suffisamment de wagons.

● (2120)

Là encore, il y a une pénurie de moyens de transport et de matériel roulant pour le bétail expédié vers les marchés.

La lettre dit encore:

Je crois savoir que l'on n'a pas construit de wagons à bestiaux depuis 1947, alors que le secteur de l'élevage a presque doublé en importance depuis cette époque.

Il est sidérant de voir que l'on a construit des milliers de wagons grâce aux fonds du gouvernement fédéral pour le secteur céréalier et celui de la pomme de terre dans les Maritimes, mais pas pour notre secteur, qui vient en troisième place des industries canadiennes.

Tout cela est lié à l'économie agricole en Colombie-Britannique. Je pourrais parler du tarif-marchandises qui influe sur les autres secteurs d'activité de la Colombie-Britannique, notamment l'industrie du bois d'œuvre. Une fois encore, cette industrie doit faire face à des obstacles insurmontables dans la commercialisation de ses produits, notamment à cause de l'insuffisance de matériel roulant. Il est souvent impossible d'obtenir les moyens requis de transport pour permettre à une des plus importantes industries de la Colombie-Britannique de fonctionner.

Une situation qui s'est produite à l'échelon local dernièrement a donné lieu à une discrimination attribuable à une pénurie de wagons couverts provoquée par le CP. La chose est survenue dans une région de ma circonscription, Mission, où le matériel roulant n'était pas disponible. Le télégramme suivant était adressé au président de la Commission canadienne des transports:

Monsieur, nous de la vallée du Fraser en Colombie-Britannique faisons face à une situation intenable en ce qui concerne le nombre de wagons couverts mis à notre disposition. Nous estimons que le CP est injuste envers nous, à cause de ce qu'il estime être une situation économique défavorable. Nous vous demandons d'intervenir immédiatement en notre faveur. Nous vous avons adressé un mémoire complet par courrier recommandé.

La compagnie en question a également communiqué avec le député de la circonscription et avec un député de l'Assemblée législative de la Colombie-Britannique, je crois. On a présenté des instances et le problème a été résolu mais, là encore, nous voyons une petite compagnie qui essaie de se maintenir en donnant de l'expansion à une industrie de la localité et qui pourtant est victime de discrimination puisqu'elle n'arrive pas à expédier ses produits.

Je suis heureux d'avoir pu participer au débat sur cette motion ce soir, car j'estime, comme je le disais tout à l'heure, que ce n'est pas tant les distances mais plutôt les politiques de transport insuffisantes qui ont nui à l'industrie agricole et à bien d'autres industries de la Colombie-Britannique. J'ai déjà dit que les services fournis pour expédier les produits jusqu'au marché et assurer aux industries les facteurs de production qui pourraient les rendre rentables laissent à désirer.