

M. Alex Patterson (Fraser Valley-Est): Monsieur l'Orateur, on a déjà signalé ce soir que nous étions en train de débattre une motion qui est, à mon avis, un des euphémismes de l'année...

Que, de l'avis de la Chambre, les politiques gouvernementales des transports n'ont pas encouragé le développement d'économies régionales fortes et que la Chambre blâme notamment le ministre des Transports pour sa politique des transports dans les provinces de l'Atlantique et continue de réprouver son attitude à l'égard des problèmes de transport dans l'Ouest.

En prenant part à cette discussion sur la politique des transports, je ne peux m'empêcher de songer aux mots employés par l'auteur d'un livre intitulé *Canada-A story of challenge*. Cet historien, décrivant la nature du Canada et l'incidence de sa géographie sur la structure sociale et économique de la nation, écrit:

Des obstacles naturels comme les montagnes et le bouclier obligent à un éparpillement de la population qui coûte cher. Ils créent des divisions par secteur et des frais de transport élevés. Ils affaiblissent l'unité nationale et retardent le développement du pays.

On trouve quatre accusations dans cette citation. Premièrement, ces obstacles occasionnent des divisions par secteurs; deuxièmement, ils affaiblissent l'unité nationale; troisièmement, ils retardent le développement du pays, et quatrièmement, ils sont la cause de frais de transport élevés.

Il est vrai que dans l'Ouest les tarifs-marchandises injustes et discriminatoires ont fait davantage pour aliéner l'Ouest et affaiblir l'unité nationale que les questions de langue et de culture. Cependant, je ne voudrais pas attribuer ces malheureux effets aux facteurs physiques mentionnés par l'auteur de l'ouvrage que je viens de citer. Je les attribue plutôt aux politiques, ou à l'absence de politiques, formulées et mises en application par le gouvernement libéral au cours des dernières années. Dans le domaine des transports, nous avons oscillé d'un fouillis pour citer les mots d'un ex-ministre, à un autre, et, si les prophètes politiques ne se trompent pas, nous verrons bientôt l'avènement d'encore un autre ministre des Transports.

Même là, la mise en application d'une politique nationale des transports complète semble incertaine. Notre système ferroviaire est important non seulement pour la région des Prairies mais pour l'ensemble du Canada, car la qualité des installations d'abord mises en place pour les provinces des Prairies a eu de grandes répercussions sur l'économie de la Colombie-Britannique, et, en fait, sur celle de tout le pays. On n'a pas prévu de gabarit uniforme pour les voies ferrées au Canada; on n'a pas prévu le matériel roulant nécessaire et les sociétés n'ont pas modernisé leurs installations; on a fait d'énormes investissements dans des entreprises qui utilisent très peu ou pas du tout les transports; tout ceci inquiète vivement ceux dont le gagne-pain dépend dans une large mesure du va-et-vient des produits dans la région où ils vivent.

Je parlerai surtout ce soir de ma propre province, la Colombie-Britannique, et en particulier du secteur agricole. Même s'il y a très peu de terre arable dans cette province, ma circonscription est l'une des régions agricoles les plus importantes et mes propos sur la motion sont liés aux répercussions qu'elle y a. Pour situer ce que j'ai l'intention de dire, j'aimerais donner une idée de l'importance et de la valeur des secteurs de

Politiques des transports

l'élevage et de l'aviculture de l'industrie agricole de la Colombie-Britannique. Les recettes agricoles s'établissent comme suit: bétail \$66,696,000; veaux: \$6,055,000; porcs: \$11,599,000; moutons et agneaux \$789,000, produits laitiers: \$103,157,000; volaille: \$36,969,000; œufs: \$34,496,000; autres animaux d'élevage: \$9,107,000.

● (2110)

Cela montre l'importance de l'industrie du bétail dans ma province et de celle des grains de provende en Colombie-Britannique. Je n'ai pas les chiffres pour 1976 ici, mais j'en ai pour jusqu'en 1975. L'analyse des trois dernières campagnes agricoles révèle que les régions d'engraissement de la province, à l'exclusion du district de la rivière de la Paix, consomment environ 480,000 tonnes de grains de provende par année, dont 9 p. 100 sont cultivés sur place, 10 p. 100 sont des criblures des élevateurs et 81 p. 100 sont des grains des Prairies et des issues de mouture du maïs américain.

A cause de diverses situations qui ont surgi, entre autres la question des transports, les importations de maïs américain ont très nettement augmenté. En 1972, par exemple, 14,400 tonnes ont été importées, contre 73,600 tonnes en 1975. L'utilisation accrue de maïs américain tient à un certain nombre de raisons: le facteur coût, les frais de transport et les interruptions de transport dues aux grèves et autres situations qui obligent les gens de la Colombie-Britannique à dépendre de plus en plus des importations des États-Unis.

L'industrie a été irritée quand le gouvernement a annoncé une réduction de \$4 la tonne au titre de l'aide au transport des provendes à la Colombie-Britannique. Nous savons que tout est renté dans l'ordre quand l'industrie, la Fédération de l'agriculture de la Colombie-Britannique, le gouvernement provincial, les députés et d'autres ont signalé que cette décision n'était pas justifiée. Cela était tout particulièrement important pour la vallée du Fraser parce que 80 p. 100 du grain subventionné était utilisé surtout dans le sud de la province pour l'élevage de la volaille et dans l'industrie laitière.

Je le dis pour montrer l'importance de services de transport convenables pour l'économie agricole de la Colombie-Britannique. J'insiste sur les problèmes que posent aux producteurs agricoles les facteurs de production plutôt que la commercialisation de leurs produits. Toutefois, il y a une foule de problèmes qui limitent contre l'établissement et le maintien d'une économie agricole rentable en Colombie-Britannique. Il y a tout d'abord le fait que l'on n'accorde pas suffisamment de priorité aux grains fourragers. Nous admettons tous l'importance des exportations, mais il ne faut pas oublier que les producteurs canadiens s'efforcent de mettre sur pied et de maintenir une industrie dont la disparition appauvrirait considérablement le Canada. Ainsi, la production des grains fourragers est un secteur de notre économie qui est défavorisé, notamment au niveau du transport; c'est que les trains-blocs qui sont destinés surtout à favoriser le marché de l'exportation, écartent toute possibilité d'approvisionnement régulier en grains fourragers pour les producteurs de la Colombie-Britannique; il y a aussi la vétusté des wagons.