

J'admets volontiers que les fermes familiales prospères suivent la tendance à la spécialisation, et celles qui tiennent compte de la transition en cours n'en seront sans doute que plus prospères. L'exploitation familiale n'est pas vouée à disparaître, c'est la vieille exploitation familiale de culture diversifiée qui est condamnée. Préconiser un plan en vue de maintenir les exploitations familiales de culture diversifiée serait aussi injuste que de déclarer inutiles l'électrification des campagnes ou la construction de routes.

Je suis persuadé, comme beaucoup de mes amis cultivateurs, que le moment est venu pour les fermiers de créer des unités agricoles régionales rentables afin de produire ce que le consommateur demande, et surtout d'éviter la surproduction onéreuse. Mon raisonnement s'appuie sur des statistiques provenant de secteurs de l'agriculture qui établissent depuis sept ou huit ans des programmes planifiés de production, pour desservir l'industrie secondaire.

La révolution tranquille des techniques agricoles va certainement gagner du terrain. Ce concept s'élargira au rythme de la demande du consommateur. Ce qu'il nous faut, c'est plus de consommateurs. Il nous faut des régions mises en valeur par des autoroutes et des routes carrossables des régions à proximité des matières premières comme celles que l'on trouve de part et d'autre de l'autoroute de l'Alaska, afin de permettre aux cultivateurs de s'industrialiser et de contribuer à la multiplication des consommateurs.

Je félicite donc une fois de plus, monsieur l'Orateur, le député de Red Deer d'avoir parrainé ce bill bien que, selon moi, la formation d'une société ne relevant pas de la Couronne ne soit pas le meilleur moyen d'assurer la prolongation de la route Alaska-Yukon. Je félicite le député car les autoroutes sont synonymes d'expansion. L'autoroute entre Edmonton et Fairbanks est évidemment la clé de vastes ressources naturelles. Des ressources naturelles accessibles suscitent des industries, et celles-ci attirent la population, c'est-à-dire des consommateurs. La nécessité d'établir un équilibre équitable entre producteurs et consommateurs afin d'étendre les marchés intérieurs n'a jamais été aussi urgente qu'aujourd'hui.

M. Paul Yewchuk (Athabasca): Monsieur l'Orateur, je prends la parole pour appuyer le bill n° C-9, prévoyant l'établissement de l'Administration de la route Alaska-Yukon. J'appuie le principe parce qu'il doit y avoir, me semble-t-il, une sorte d'organisme coordonnateur pour s'assurer que les travaux de construction de cette route avanceront désormais

[M. Pringle.]

plus vite. Le député de Fraser Valley-Est (M. Pringle) a déclaré que la construction avançait à grands pas. Peut-être, mais si nous examinons les chiffres se rapportant à cette route de 1,523 milles, terminée en 1943, nous constatons qu'il reste encore 1,200 milles de route non pavée et, de façon générale, en mauvais état. Cela est dû peut-être à l'absence d'un organisme coordonnateur approprié propre à réunir les vues des divers gouvernements intéressés à la construction et au maintien de cette route.

Il est inutile de rappeler tous les avantages importants qui découleraient de l'amélioration de cette route. Les préopinants les ont mentionnés, mais il ne faut pas oublier le tourisme. Les possibilités d'expansion du tourisme au Yukon sont extraordinaires. Le tourisme a ceci de bon qu'en fait on n'exporte rien. Les gens viennent visiter notre pays et y dépensent leur argent.

On a signalé qu'il en coûte entre 6 et 12 millions de dollars par année pour l'entretien de cette route, dans les circonstances actuelles, et qu'il en faudrait 200 millions pour finir de la paver. Il semble qu'en engageant, pendant une vingtaine d'années environ, les sommes qu'on dépense aujourd'hui, on pourrait paver la route. Si l'on créait une administration de la route Alaska-Yukon, qui s'emploierait activement à cette fin, on atteindrait cet objectif dans un avenir prochain.

Vu l'importance de cette route, on devrait examiner ce bill attentivement. Je n'en dirai pas beaucoup plus, car j'aimerais qu'on se prononce avant la fin de la période prévue. Le député de Fraser Valley-Est a appuyé la mesure. Je suppose qu'il exprimait les vues de son parti. J'espère qu'aucun autre député ne prendra la parole afin que le bill soit adopté et déferé au comité permanent approprié.

M. Randolph Harding (Kootenay-Ouest): Monsieur l'Orateur, je n'ai pas l'intention d'étouffer ce bill mais j'aimerais, moi aussi, féliciter le député de Red Deer (M. Thompson) d'avoir présenté cette intéressante question à la Chambre. Je suis un des députés de la Colombie-Britannique. Depuis des années, les citoyens de cette province envisagent la perspective d'une bonne voie d'accès au Nord comme un des plus grands apports du gouvernement fédéral au réseau routier qui est d'une importance vitale pour l'Ouest canadien.

Comme vous le savez, monsieur l'Orateur, nous entendons parler des « routes d'accès aux ressources » depuis bien des années. C'est