

l'abandon ou la disparition des services-voyageurs à Terre-Neuve. Je songe au fait que le rapport annuel du National-Canadien sera déferé au comité des transports, ou quelque chose de semblable. Je songe aussi au fait que la Chambre a déjà déferé les prévisions budgétaires de la Commission des transports au comité permanent et à l'occasion qui sera donnée d'en discuter lorsque les prévisions budgétaires du ministère des Transports passeront au comité plénier.

Bien qu'on ait permis une certaine latitude dans la discussion aujourd'hui, de fait, nous avons étudié une résolution tendant à permettre à la Chambre de donner une première lecture à un projet de loi semblable à tous les autres projets de loi de même nature présentés les années précédentes, pour autoriser le gouvernement à garantir certains engagements du National-Canadien, à permettre à Air Canada certaines dépenses d'établissement, et ainsi de suite.

Un certain nombre des questions avaient trait plus précisément au libellé de la résolution. Reprenant l'offre du leader à la Chambre de l'opposition officielle, je propose que nous adoptions la résolution pour passer à la première et à la deuxième lecture du bill qui suivra; ainsi, lorsque le bill sera devant le comité plénier, nous pourrions en étudier les articles dans tous les détails; je ferai alors tout mon possible pour répondre avec satisfaction aux questions soulevées lors de l'étude de la résolution et du projet de loi.

M. le président suppléant (M. Richard): La résolution est-elle adoptée?

M. Gleave: Monsieur le président... (*Exclamations*) Je regrette d'ennuyer les honorables vis-à-vis, mais je dois dire que parfois ils m'ennuient aussi. Un des députés de Terre-Neuve a demandé ce qui arriverait dans l'Ouest du Canada. Le député de la Colombie-Britannique qui a pris la parole a donné une idée de ce qui se passerait dans l'Ouest. Il semble qu'on veuille aussi réduire les services dans les Prairies.

On retire les agents des gares, et le service en est appauvri. Nous devons envisager l'abandon possible de lignes secondaires. Dans ma circonscription, on songe à abandonner une ligne de 70 milles qui relie Biggar à North Battleford vers le nord. Dans un autre cas, on songe à abandonner une ligne d'environ la même longueur qui longe le bras nord de la rivière Saskatchewan, de l'est à l'ouest. Si ces projets d'abandon se réalisent, tout ce triangle finira par être privé de transport ferroviaire.

[M. Gray.]

Les agriculteurs devront transporter leurs produits sur une distance de 30 à 35 ou 40 milles. On dira peut-être qu'ils n'en souffriront guère, mais il faudra bâtir des routes municipales et les maintenir dans un état qui leur permette de supporter les poids lourds. D'ordinaire, les routes municipales peuvent supporter les camions agricoles relativement légers, mais il s'agit de camions de plus de 20 tonnes, il faut envisager la construction de routes meilleures. Autrement dit, les résidents qui paient l'impôt foncier devront assumer les frais de construction des routes supplémentaires.

Quand nous nous opposons à l'abandon des lignes de chemins de fer, on nous répond que leur maintien n'est pas rentable. Le simple bon sens permet-il de dire qu'il est très économique d'abandonner une ligne de chemins de fer destinée à des marchandises volumineuses, ce qui oblige à construire des routes assez résistantes pour permettre le transport de ces mêmes marchandises? C'est pourtant la doctrine économique qu'on nous propose dans une grande partie de l'Ouest du Canada.

Il y a environ deux semaines, on a posé à la Chambre une question sur les directeurs d'une usine de potasse située dans l'est de la partie centrale de la Saskatchewan. Ceux-ci veulent louer une série de camions pour transporter de la potasse—une marchandise volumineuse—à 200 milles au sud, au-delà de la frontière des États-Unis, en un point où elle serait acheminée dans les trains de ce pays. Ce genre de proposition montre bien à quel point l'attitude des Canadiens peut être absurde. Certains d'entre nous ont parlé à des responsables de la compagnie de potasse et ont appris que le prix du transport par rail de ce produit était de \$9 la tonne. Je n'ai aucun moyen de savoir si c'est avantageux ou non pour les chemins de fer, mais je suppose que oui, parce que c'est le taux qu'ils demandent aux sociétés de potasse. On veut amener la potasse de la Saskatchewan jusqu'à la mer sur la côte ouest, d'où une grande part est dirigée vers le Sud, aux États-Unis, gros consommateurs de potasse. Nous voici donc dans une situation où un important producteur de potasse, l'un des premiers à faire cette exploitation dans l'Ouest, se propose maintenant de transporter par camion d'aussi grandes quantités d'un produit. Par conséquent, je crois que nous devrions sérieusement examiner non seulement le bilan mais aussi la qualité du service que nous offrons aux industries et aux gens de ces régions. Après tout, c'est la raison d'être des chemins de fer. Ils ont été construits pour servir le Canada tout entier et, bien entendu, pour rapporter de l'argent à