

A Athabasca, immédiatement au nord de McMurray, se trouve une des plus grandes nappes de pétrole au monde. Il est vrai que ce pétrole est emprisonné dans le sable et que nous ne faisons qu'approcher du stade où un procédé économique nous permettra d'extraire ce pétrole du sable. Néanmoins il est incontestable que ce procédé deviendra rentable avec le temps. D'après des évaluations prudentes, 200 milliards de barils de pétrole sont emprisonnés dans ces sables. Il ne faut pas beaucoup d'imagination pour se rendre compte que, si notre approvisionnement de pétrole en provenance du Proche-Orient, du Venezuela ou d'autres endroits devait être coupé, les sables bitumineux de l'Alberta acquerraient une importance non seulement nationale, mais internationale. Que l'établissement d'un chemin de fer dans cette région hâte cet événement ou non, je n'en suis pas sûr. Cependant je sais que, si l'on exploite les sables bitumineux, il faudra une liaison par chemin de fer.

La ligne de chemin de fer de McMurray transporte déjà la plus grande partie des marchandises à destination du nord. Si l'on en croit les livres de compte, cette ligne,—je le répète,—fait de l'argent. Si nous prolongeons le service vers le nord, il contribuera, je crois, à la saine expansion du pays. Le chemin de fer de McMurray est, en Alberta, la ligne la plus proche du bouclier canadien. L'exploitation des ressources minérales de ce bouclier est à peine esquissée. Ceux qui connaissent les questions ferroviaires savent que les régions minières sont regardées comme une des meilleures sources de revenu des chemins de fer. Si l'on s'en tient au point de vue financier, les chemins de fer qui font des bénéfices sont ceux qui desservent les régions minières.

Or, monsieur l'Orateur, je n'ai pas et les membres du gouvernement n'ont pas une mentalité de clocher, ni un point de vue provincial. Si le chemin de fer en question doit mener à d'autres endroits afin de mieux desservir le pays, je serais un des premiers à vouloir étudier la question. La décision finale ne m'appartient pas. Mais lorsqu'une telle décision sera prise, j'aurai fait tout en mon pouvoir pour présenter au gouvernement du pays, en toute impartialité, tous les faits d'après lesquels il pourra décider de placer ce chemin de fer là où il servira le mieux les intérêts de la population.

Au cas où mon interrogateur de Colombie-Britannique me demanderait qu'est-ce que cela a à voir à la diminution des services ferroviaires, je dirai ceci. Nous ne savons jamais de façon certaine pour combien de temps un chemin de fer peut rapporter des bénéfices ou, du moins, rapporter davantage que la construction de routes convenables.

[M. Bigg.]

Dans tout l'Athabasca, nous n'avons que 24 milles de routes à revêtement dur. De telles routes sont essentielles de nos jours. Elles sont indispensables au bien-être économique de toute collectivité. Quand je dis qu'il nous faut de nombreux milles de routes en dur, je ne veux pas dire que nous n'avons pas besoin de chemin de fer. Cependant, il est possible qu'à l'heure actuelle il soit plus sage, du point de vue économique, de consacrer une somme d'argent à la construction de routes à revêtement dur. Que nous ayons besoin à l'avenir d'un chemin de fer dans le Nord pour transporter le minerai, je n'en ai aucun doute. Mais que nous le construisions dans un an, dans cinq ans ou dans vingt-cinq ans, cela dépendra des impératifs économiques. Je ne sais ce qu'il adviendra du prix des bas métaux. Si ce prix devait augmenter rapidement, cela donnerait une vive impulsion à la mise en œuvre immédiate de ces projets.

Je voulais simplement signaler que les extensions ou réductions de services ferroviaires, à l'heure actuelle, exigent énormément de réflexion et d'étude. Depuis mon arrivée à Ottawa j'ai pris la peine de me renseigner sur ces questions et j'y ai trouvé, de la part des chemins de fer, un esprit de collaboration qui m'a étonné. Je me suis rendu compte du soin extrême qu'ils apportent à l'appréciation de tous les éléments en cause. C'est vrai que je me suis également rendu compte qu'ils agissent aussi avec un sens des affaires très aigu, qu'ils aiment bien les budgets équilibrés et les bilans annuels favorables. Parmi les dirigeants des chemins de fer, j'ai trouvé d'excellents ingénieurs et des hommes doués d'une grande hauteur de vue pour qui le problème ferroviaire n'est qu'un parmi tant de problèmes d'envergure nationale. Comme le disait l'autre jour un député de l'opposition, ils y voient une partie d'un grand casse-tête chinois. Ils ont précisément à répondre d'une des pièces de ce casse-tête et s'acquittent de leurs fonctions de la meilleure façon convenable, eu égard aux circonstances.

Quand les affaires vont bien et que le trafic est considérable, les chemins de fer gagnent de l'argent. Quand les affaires vont mal et que le trafic n'est pas considérable, ils semblent en perdre, et ils en perdent effectivement. Toutefois, j'ai constaté que, tout comme nous, ils sont disposés à envisager ces choses dans une vaste perspective. Et là où nous pouvons leur prouver que les perspectives d'avenir sont telles qu'elles puissent motiver des extensions de services, je suis persuadé qu'ils accepteront volontiers de se charger de leur part de responsabilités à cet égard. Lorsque nous sommes disposés à affecter des capitaux à l'extension des